SENATE

SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

*Proceedings of the Standing Senate Committee on*

# LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

*Chair:*

The Honourable SERGE JOYAL, P.C.

Tuesday, May 1, 2018 (in camera)
Wednesday, May 2, 2018
Thursday, May 3, 2018

Issue No. 42

*Ninth (final) meeting:*
Subject matter of those elements contained in Parts 1, 2, 8, 9 and 14 of Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts

and

*Ninth and tenth meetings:*
Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts

INCLUDING:
THE TWENTY-THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(The subject matter of those elements contained in Parts 1, 2, 8, 9 and 14 of Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts)

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

*Délibérations du Comité sénatorial permanent des*

# AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

*Président :*

L'honorable SERGE JOYAL, C.P.

Le mardi 1er mai 2018 (à huis clos)
Le mercredi 2 mai 2018
Le jeudi 3 mai 2018

Fascicule nº 42

*Neuvième (dernière) réunion :*
Teneur des éléments des parties 1, 2, 8, 9 et 14 du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois

et

*Neuvième et dixième réunions :*
Projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois

Y COMPRIS :
LE VINGT-TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(La teneur des éléments des parties 1, 2, 8, 9 et 14 du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

54007-54017-54027

## STANDING SENATE COMMITTEE ON LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

The Honourable Serge Joyal, P.C., *Chair*

The Honourable Pierre-Hugues Boisvenu, *Deputy Chair*

The Honourable Renée Dupuis, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

| | |
|---|---|
| Batters | Pate |
| * Day (or Mercer) | Pratte |
| Gold | Sinclair |
| * Harder, P.C. (or Bellemare) (or Mitchell) | * Smith (or Martin) |
| Jaffer | Tkachuk |
| Maltais | * Woo (or Saint-Germain) |
| McIntyre | |

*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Carignan, P.C. (*May 3, 2018*).

The Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Tkachuk (*May 3, 2018*).

The Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Maltais (*May 2, 2018*).

The Honourable Senator Pate replaced the Honourable Senator Boniface (*May 2, 2018*).

The Honourable Senator Sinclair replaced the Honourable Senator Pate (*May 2, 2018*).

The Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Doyle (*May 2, 2018*).

The Honourable Senator Batters replaced the Honourable Senator Tkachuk (*May 2, 2018*).

The Honourable Senator Doyle replaced the Honourable Senator Ataullahjan (*May 1, 2018*).

The Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Batters (*May 1, 2018*).

The Honourable Senator Jaffer replaced the Honourable Senator Mercer (*May 1, 2018*).

The Honourable Senator Mercer replaced the Honourable Senator Jaffer (*May 1, 2018*).

The Honourable Senator Pate replaced the Honourable Senator Sinclair (*April 30, 2018*).

The Honourable Senator Ataullahjan replaced the Honourable Senator Eaton (*April 30, 2018*).

## COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

*Président :* L'honorable Serge Joyal, C.P.

*Vice-président :* L'honorable Pierre-Hugues Boisvenu

*Vice-présidente :* L'honorable Renée Dupuis

et

Les honorables sénateurs :

| | |
|---|---|
| Batters | Pate |
| * Day (ou Mercer) | Pratte |
| Gold | Sinclair |
| * Harder, C.P. (ou Bellemare) (ou Mitchell) | * Smith (ou Martin) |
| Jaffer | Tkachuk |
| Maltais | * Woo (ou Saint-Germain) |
| McIntyre | |

* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Tkachuk a remplacé l'honorable sénateur Carignan, C.P. (*le 3 mai 2018*).

L'honorable sénateur Maltais a remplacé l'honorable sénateur Tkachuk (*le 3 mai 2018*).

L'honorable sénateur Tkachuk a remplacé l'honorable sénateur Maltais (*le 2 mai 2018*).

L'honorable sénatrice Pate a remplacé l'honorable sénatrice Boniface (*le 2 mai 2018*).

L'honorable sénateur Sinclair a remplacé l'honorable sénatrice Pate (*le 2 mai 2018*).

L'honorable sénateur Maltais a remplacé l'honorable sénateur Doyle (*le 2 mai 2018*).

L'honorable sénatrice Batters a remplacé l'honorable sénateur Tkachuk (*le 2 mai 2018*).

L'honorable sénateur Doyle a remplacé l'honorable sénatrice Ataullahjan (*le 1er mai 2018*).

L'honorable sénateur Tkachuk a remplacé l'honorable sénatrice Batters (*le 1er mai 2018*).

L'honorable sénatrice Jaffer a remplacé l'honorable sénateur Mercer (*le 1er mai 2018*).

L'honorable sénateur Mercer a remplacé l'honorable sénatrice Jaffer (*le 1er mai 2018*).

L'honorable sénatrice Pate a remplacé l'honorable sénateur Sinclair (*le 30 avril 2018*).

L'honorable sénatrice Ataullahjan a remplacé l'honorable sénatrice Eaton (*le 30 avril 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2018
(99)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met in camera this day at 2:34 p.m., in room 356-S, Centre Block, the chair, the Honourable Serge Joyal, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Ataullahjan, Batters, Boisvenu, Boniface, Carignan, P.C., Doyle, Dupuis, Gold, Jaffer, Joyal, P.C., McIntyre, Mercer, Pate, Pratte and Tkachuk (15).

*In attendance:* Julian Walker and Maxime Charron-Tousignant, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Marcy Galipeau, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, February 15, 2018, the committee continued its examination of the subject matter of those elements contained in Parts 1, 2, 8, 9 and 14 of Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts. *(For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 38.)*

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed that the committee allow the transcription of the in camera portion of the meeting, that one copy be kept in the office of the clerk of the committee for consultation by committee members present and/or by the committee analysts, and that the transcript be destroyed by the clerk when authorized to do so by the Subcommittee on Agenda and Procedure, but no later than at the end of this parliamentary session.

It was agreed that the draft report be adopted, and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to make necessary editorial revisions and approve the final text before tabling with the Clerk of the Senate.

At 4:04 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 1er mai 2018
(99)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui à huis clos, à 14 h 34, dans la pièce 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Serge Joyal, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Ataullahjan, Batters, Boisvenu, Boniface, Carignan, C.P., Doyle, Dupuis, Gold, Jaffer, Joyal, C.P., McIntyre, Mercer, Pate, Pratte et Tkachuk (15).

*Également présents :* Julian Walker et Maxime Charron-Tousignant, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Marcy Galipeau, agente de communications, Direction des communications du Sénat.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 15 février 2018, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des parties 1, 2, 8, 9 et 14 du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 38 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

Il est convenu que le comité autorise la transcription du compte rendu de la séance à huis clos, qu'une copie en soit conservée dans le bureau de la greffière du comité pour consultation par les membres (présents) et les analystes du comité et qu'elle soit détruite par la greffière quand le Sous-comité du programme et de la procédure l'y autorisera, mais au plus tard à la fin de l'actuelle session parlementaire.

Il est convenu que l'ébauche de rapport soit adoptée et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à apporter les corrections de forme nécessaires et à approuver la version finale du texte avant de le remettre au greffier du Sénat.

À 16 h 4, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2018
(100)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 4:15 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Serge Joyal, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Batters, Boisvenu, Carignan, P.C., Dupuis, Gold, Jaffer, Joyal, P.C., Maltais, McIntyre, Pate, Pratte, Sinclair and Tkachuk (13).

*In attendance:* Julian Walker and Maxime Charron-Tousignant, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Chantale Lamarche, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, December 14, 2017, the committee continued its examination of Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

*WITNESSES:*

*Toronto Transit Commission:*

Brian Leck, Head of Legal and General Counsel;

Megan MacRae, Executive Director, Human Resources.

*Association du camionnage du Québec:*

Nathalie Léveillé, Coordinator, Legal Affairs and Compliance (by video conference).

*Railway Association of Canada:*

Gérald Gauthier, Acting President;

Simon-Pierre Paquette, Legal Counsel, Canadian National Railway.

*Federally Regulated Employers Transportation and Communications:*

Derrick Hynes, Executive Director.

*Canadian Ferry Association:*

Serge Buy, Chief Executive Officer.

The chair made a statement.

Ms. Léveillé, Mr. Leck and Ms. MacRae each made a statement and answered questions.

At 5:05 p.m., the Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Maltais.

At 5:18 p.m., the committee suspended.

At 5:21 p.m., the committee resumed.

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2018
(100)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 16 h 15, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Serge Joyal, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Batters, Boisvenu, Carignan, C.P., Dupuis, Gold, Jaffer, Joyal, C.P., Maltais, McIntyre, Pate, Pratte, Sinclair et Tkachuk (13).

*Également présents :* Julian Walker et Maxime Charron-Tousignant, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Chantal Lamarche, agente de communications, Direction des communications du Sénat.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 34 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Toronto Transit Commission :*

Brian Leck, chef des services juridiques et avocat général;

Megan MacRae, directrice générale, Ressources humaines.

*Association du camionnage du Québec :*

Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité et affaires juridiques (par vidéoconférence).

*Association des chemins de fer du Canada :*

Gérald Gauthier, président intérimaire;

Simon-Pierre Paquette, conseiller juridique, Chemins de fer nationaux du Canada.

*Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale :*

Derrick Hynes, directeur général.

*Association canadienne des traversiers :*

Serge Buy, chef de la direction.

Le président ouvre la séance.

Mme Léveillé, M. Leck et Mme MacRae font chacun un exposé, puis répondent aux questions.

À 17 h 5, l'honorable sénateur Tkachuk remplace l'honorable sénateur Maltais.

À 17 h 18, la séance est suspendue.

À 17 h 21, la séance reprend.

Mr. Gauthier, Mr. Hynes and Mr. Buy each made a statement and, together with Mr. Paquette, answered questions.

At 6:23 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

---

OTTAWA, Thursday, May 3, 2018
(101)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 10:34 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Serge Joyal, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Batters, Boisvenu, Carignan, P.C., Dupuis, Gold, Jaffer, Joyal, P.C., Maltais, McIntyre, Pate, Pratte and Tkachuk (12).

*In attendance:* Julian Walker and Maxime Charron-Tousignant, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Chantale Lamarche, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, December 14, 2017, the committee continued its examination of Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts. (***For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.***)

*WITNESSES:*

*Royal Canadian Mounted Police:*

Wade Oldford, Chief Superintendent and Director General, National Forensic Laboratory Services;

Gillian Sayer, Toxicology Scientific Officer.

*Transportation Safety Board of Canada:*

Kathleen Fox, Chair;

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer.

*Cognitive Research Corporation:*

Gary G. Kay, President, Associate Professor of Neurology, Georgetown University School of Medecine.

*Altasciences Clinical Research:*

Graham Wood, Chief Research and Development Officer.

The chair made a statement.

Chief Superintendent Oldford made a statement and, together with Ms. Sayer, answered questions.

M. Gauthier, M. Hynes et M. Buy font chacun un exposé puis, avec M. Paquette, répondent aux questions.

À 18 h 23, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

---

OTTAWA, le jeudi 3 mai 2018
(101)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 10 h 34, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Serge Joyal, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Batters, Boisvenu, Carignan, C.P., Dupuis, Gold, Jaffer, Joyal, C.P., Maltais, McIntyre, Pate, Pratte et Tkachuk (12).

*Également présents :* Julian Walker et Maxime Charron-Tousignant, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Chantale Lamarche, agente de communications, Direction des communications du Sénat.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (***Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 34 des délibérations du comité.***)

*TÉMOINS :*

*Gendarmerie royale du Canada :*

Wade Oldford, surintendant principal et directeur général, Services nationaux de laboratoire judiciaire;

Gillian Sayer, agente scientifique en toxicologie.

*Bureau de la sécurité des transports du Canada :*

Kathleen Fox, présidente;

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations.

*Cognitive Research Corporation :*

Gary G. Kay, président, professeur agrégé de neurologie, École de médecine de l'Université Georgetown.

*Altasciences Clinical Research :*

Graham Wood, agent en chef de la recherche et du développement.

Le président ouvre la séance.

Le surintendant principal Oldford fait un exposé puis, avec Mme Sayer, répond aux questions.

At 10:10 a.m., the Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Tkachuk.

At 11:11 a.m., the committee suspended.

At 11:13 a.m., the committee resumed.

At 11:13 a.m., the Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Carignan, P.C.

Ms. Fox made a statement and answered questions.

At 11:38 a.m., the committee suspended.

At 11:40 a.m., the committee resumed.

Mr. Kay and Mr. Wood each made a statement and answered questions.

At 12:36 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

À 10 h 10, l'honorable sénateur Maltais remplace l'honorable sénateur Tkachuk.

À 11 h 11, la séance est suspendue.

À 11 h 13, la séance reprend.

À 11 h 13, l'honorable sénateur Tkachuk remplace l'honorable sénateur Carignan, C.P.

Mme Fox fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 h 38, la séance est suspendue.

À 11 h 40, la séance reprend.

MM. Kay et Wood font chacun un exposé, puis répondent aux questions.

À 12 h 36, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Keli Hogan

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Tuesday, May 1, 2018

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs has the honour to table its

TWENTY-THIRD REPORT

Your committee, which was authorized to examine the subject matter of those elements contained in Parts 1, 2, 8, 9 and 14 of Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts, has, in obedience to the order of reference of Thursday, February 15, 2018, examined the said subject matter herewith tables its report.

Respectfully submitted,

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mardi 1er mai 2018

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles a l'honneur de déposer son

VINGT-TROISIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé à examiner la teneur des éléments des parties 1, 2, 8, 9 et 14 du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 15 février 2018, examiné ladite teneur du projet de loi et dépose ici son rapport.

Respectueusement soumis,

*Le président,*

SERGE JOYAL

*Chair*

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2018

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts, met this day at 4:15 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Serge Joyal** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, it's my pleasure to welcome you this afternoon to resume our study of Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts.

We are privileged to welcome this afternoon Mr. Brian Leck, Head of Legal and General Counsel for the Toronto Transit Commission. Welcome, Mr. Leck. He is accompanied by Ms. Megan MacRae, Executive Director, Human Resources. Good afternoon, Ms. MacRae.

[*Translation*]

We also welcome, via video conference, Ms. Natalie Léveillé, Coordinator, Legal Affairs and Compliance, Association du camionnage du Québec.

[*English*]

With the concurrence of Mr. Leck and Ms. MacRae, I will start with Mme. Léveillé since we are on video conference. We have a limited time and the technology can fail, as we have experienced at other times.

[*Translation*]

Ms. Léveillé, we will begin with you.

**Nathalie Léveillé, Coordinator, Legal Affairs and Compliance, Association du camionnage du Québec:** Thank you for having invited me to appear before you and for having agreed to hear the position of the Association du camionnage du Québec on Bill C-46.

I have been the Coordinator of Legal Affairs and Compliance at the ACQ for close to seven years now. My main role consists in providing front line legal advice to our members.

The ACQ represents over 500 businesses, from private and common carriers of goods to suppliers of products and services. Our members provide transport to all points in North America

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 16 h 15, pour examiner le projet de loi

**Le sénateur Serge Joyal** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Honorables sénateurs, j'ai le plaisir de vous accueillir cet après-midi pour reprendre notre étude du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Nous avons le privilège d'accueillir cet après-midi M. Brian Leck, chef des services juridiques et avocat général de la Toronto Transit Commission. Bienvenue, maître Leck. Il est accompagné par Mme Megan MacRae, directrice générale, Ressources humaines. Bonjour, madame MacRae.

[*Français*]

Nous accueillons également, par vidéoconférence, Mme Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité et affaires juridiques, Association du camionnage du Québec.

[*Traduction*]

Si Me Leck et Mme MacRae sont d'accord, nous allons commencer par entendre Mme Léveillé, puisque nous sommes en vidéoconférence. Nous ne disposons pas de beaucoup de temps et la technologie peut avoir des pannes, comme nous l'avons appris quelques fois.

[*Français*]

Madame Léveillé, nous allons donc débuter avec vous.

**Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité et affaires juridiques, Association du camionnage du Québec :** Je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître devant vous et d'avoir accepté d'entendre la position de l'Association du camionnage du Québec au sujet du projet de loi C-46.

J'occupe le poste de coordonnatrice de la Conformité et des affaires juridiques au sein de l'ACQ depuis bientôt sept ans. Mon rôle principal consiste à fournir des conseils juridiques de première ligne à nos membres.

L'ACQ représente plus de 500 entreprises, réparties entre des transporteurs de marchandise publics et privés et des fournisseurs de produits et de services. Nos membres font du

and are responsible for close to 80 per cent of paid transport operations in Quebec.

transport partout en Amérique du Nord et ils effectuent près de 80 p. 100 des opérations de transport contre rémunération au Québec.

Our industry is very concerned by the legalization of cannabis and believes that this will have repercussions on society in general, and on workplaces and road safety in particular. Carriers have worked upstream over the past years in order to see to it that the drivers of heavy vehicles who are on the road are fit for duty and not impaired, either by alcohol or drugs. You must remember that when a driver leaves the terminal, it becomes difficult for the carrier to supervise or monitor his employee in any way, because his workplace is his rig and he is constantly on the move.

Notre industrie est très préoccupée par la légalisation du cannabis et croit que cela aura des impacts sur la société, de manière générale, mais en particulier dans les milieux de travail, ainsi que sur la sécurité routière. Les transporteurs ont travaillé en amont au cours des dernières années afin de veiller à ce que les conducteurs de véhicules lourds qui prennent la route soient aptes au travail et n'aient pas les facultés affaiblies, soit par la drogue ou par l'alcool. Il ne faut pas oublier que lorsqu'un conducteur quitte son terminal, il devient difficile pour le transporteur d'exercer une quelconque supervision ou un suivi sur son employé, parce que son lieu de travail est son camion et qu'il est en constant déplacement.

It is however a well-known fact in the industry that the majority of transport industry companies have for a long time now adopted internal zero tolerance policies regarding drugs and alcohol. Indeed, our efforts seem to have borne fruit, because throughout the country, trucks are amongst the safest vehicles on the road when it comes to impaired driving. Obviously, the trucking industry would like to see that continue.

Il est toutefois bien connu dans l'industrie que la majorité des entreprises de transport ont adopté depuis longtemps des politiques internes de tolérance zéro en matière de drogue et d'alcool. D'ailleurs, les efforts semblent avoir porté leurs fruits, puisqu'à l'échelle du pays, les camions sont parmi les véhicules les plus sécuritaires que l'on retrouve sur la route, en ce qui a trait à la conduite avec facultés affaiblies. L'industrie du camionnage souhaite, évidemment, que cela se poursuive.

In light of the risk to public safety posed by the consumption of alcohol and drugs including cannabis, our association supports the zero tolerance approach the government advocates regarding impaired driving. We are, however, concerned by the fact that there does not yet seem to be any approved detection device available, and we wonder whether police forces will be ready in time and in sufficient numbers.

Compte tenu des risques pour la sécurité associés à la consommation de l'alcool et des drogues, y compris du cannabis, notre association appuie l'approche de tolérance zéro que préconise le gouvernement en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies. Nous sommes cependant préoccupés par le fait qu'il ne semble pas encore y avoir d'appareil de détection approuvé qui soit disponible, et nous nous questionnons à savoir si les ressources policières seront prêtes à temps et en nombre suffisant.

In addition, we believe it is the government's responsibility to provide clear guidelines to employers on expectations in the workplace regarding the consumption of alcohol and drugs. If the responsibility for managing the risk is transferred to employers, we think it is imperative that employers be authorized to put in place risk-attenuation measures, not only for carriers' employees, but also for the general public.

Par ailleurs, nous sommes d'avis que le gouvernement a également la responsabilité de fournir aux employeurs des directives claires sur les attentes en milieu de travail en ce qui concerne la consommation d'alcool et de drogue. Si la responsabilité de gérer le risque est transférée aux employeurs, nous croyons qu'il est impératif que les employeurs soient autorisés à mettre en place et à appliquer des mesures qui visent à atténuer les risques, non seulement pour les employés des transporteurs, mais également pour le public.

We think this should also include the possibility of implementing comprehensive workplace testing policies, such as the ones that are required by the American federal authority responsible for road transport safety, the Federal Motor Carrier Safety Administration, the FMCSA. Indeed, since 1995, Canadian carriers and heavy vehicle drivers who travel in the United States are subject to very strict regulations that include alcohol and drug tests. This includes, among other things, random tests, post-accident tests, and follow-up tests when drivers return to work. The fact is that since this test regime was

À notre avis, cela devrait également inclure la possibilité de mettre en œuvre des politiques exhaustives en matière de tests en milieu de travail, comme celles qui sont exigées par l'administration fédérale américaine responsable de la sécurité des transporteurs routiers, la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). En effet, depuis 1995, les transporteurs canadiens et les conducteurs de véhicules lourds qui circulent en sol américain sont soumis à une réglementation très stricte en matière de tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Cela inclut notamment des tests aléatoires, des tests

put in place, it can be said that the industry's concerns about drugs and alcohol have practically been eliminated.

In closing, the Association du camionnage du Québec believes it is essential that Canada go forward and do the same thing by adding a provision either to Bill C-46, Bill C-45 or by amending the Canada Labour Code. The development of a complete workplace test program for professional drivers, including random tests, appears reasonable and necessary to us for positions such as those of drivers, where safety is essential.

I thank you for your attention. I will be pleased to answer your questions to the best of my ability.

**The Chair:** Thank you very much, Ms. Léveillé.

[*English*]

Mr. Leck, it's my pleasure to welcome you. I understand you have a brief. I think it has been circulated. Honourable senators have the text in front of them. Mr. Leck, the floor is yours.

**Brian Leck, Head of Legal and General Counsel, Toronto Transit Commission:** Mr. Chair, honourable members of this committee, it is our pleasure to be here. We believe this is an extremely important matter that we're here to speak about, and we hope that we can assist you in your deliberations.

Together with various other employers, including the representative you've just heard from and those who will follow us, TTC is recommending that either Bill C-45 be amended or the Canada Labour Code be amended to include a regulatory alcohol and drug testing framework to monitor and address employee fitness for duty in safety-sensitive industries, in particular in the transportation industry. This would include pre-employment, return to work, post-incident, reasonable cause and, importantly, random testing. We would then look to the provinces to do the right thing and follow suit, the suit that the federal government has taken the lead on.

Cutting to the chase here, perhaps the greatest area of controversy in this kind of a legislative framework is random drug testing, particularly involving marijuana use and utilizing oral fluid testing. I'd ask you to consider three questions that people have trouble with. Why is oral fluid technology appropriate as opposed to urinalysis or some other type of technique? Why should legislated testing be extended to workplaces by the federal government as part of what is developing today? And third, why do privacy concerns under the

post-accident, et des tests de suivi lors d'un retour au travail. Or, depuis la mise en œuvre de ce système de tests, on peut affirmer que les préoccupations de l'industrie en ce qui a trait aux drogues et à l'alcool ont été pratiquement éliminées.

En terminant, l'Association du camionnage du Québec croit qu'il est essentiel que le Canada aille de l'avant et fasse la même chose en ajoutant une disposition soit dans le projet de loi C-46, le projet de loi C-45 ou, encore, en modifiant le Code du travail. L'élaboration d'un programme complet de tests en milieu de travail pour les conducteurs professionnels, y compris des tests aléatoires, nous apparaît raisonnable et nécessaire lorsqu'il est question de postes comme ceux des conducteurs où la sécurité est essentielle.

Je vous remercie de m'avoir écoutée. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions du mieux que je le pourrai.

**Le président :** Merci beaucoup, madame Léveillé.

[*Traduction*]

Maître Leck, c'est un plaisir de vous accueillir. Je crois savoir que vous allez faire un exposé. Je pense qu'il a été distribué. Les honorables sénateurs ont votre texte sous les yeux. Maître Leck, vous avez la parole.

**Brian Leck, chef des services juridiques et avocat général, Toronto Transit Commission :** Monsieur le président, honorables membres du comité, c'est un plaisir d'être ici. Nous pensons qu'il s'agit là d'un sujet extrêmement important et nous espérons pouvoir contribuer utilement à vos délibérations.

Tout comme divers autres employeurs, y compris les représentants que vous venez d'entendre et ceux qui vont suivre, la TTC recommande que le projet de loi C-46 soit modifié ou que le Code canadien du travail le soit pour prévoir un processus réglementaire de dépistage des drogues et de l'alcool permettant de vérifier l'aptitude des employés à exercer leurs fonctions dans les industries où la sécurité est essentielle, en particulier dans le secteur des transports. Cela comprendrait les tests préalables à l'emploi et au retour au travail, les tests de suivi d'un incident ou fondés sur un motif raisonnable et, surtout, les tests aléatoires. Il faudrait ensuite que les provinces prennent des mesures appropriées et poursuivent ce qu'a commencé le gouvernement fédéral.

J'en viens à l'essentiel et je dirais peut-être que le sujet le plus controversé avec ce genre de cadre législatif est celui des tests aléatoires de dépistage des drogues, en particulier lorsqu'il s'agit de consommation de marijuana et d'utiliser la salive. Je vous invite à examiner trois questions qui sont souvent mal comprises. Pourquoi la technologie basée sur la salive est-elle préférable à l'analyse d'urine et aux autres techniques? Pourquoi est-ce que les tests prévus par la loi devraient viser également les lieux de travail comme le souhaite le gouvernement fédéral, compte tenu de la situation actuelle? Et troisièmement, pourquoi le respect de

Charter and human rights legislation not override these initiatives?

Let me start with the technology. Megan MacRae will be expanding on this, but basic principles, I think, are important to understand. I think there's a lot of misinformation around oral fluid testing. I'm going to refer to the decision of Mr. Justice Marrocco. TTC, you may know, back in May of 2017, went ahead with a random alcohol and drug testing program. We had been using oral fluid testing as part of our basic policy for about eight years prior to that, and we had been involved in a long, drawn-out arbitration. It wasn't so much the oral fluid testing as it was the random testing that we introduced that then brought about a response, union-initiated, an injunction proceeding to try to stop us. The Honourable Mr. Justice Marrocco, the Associate Chief Justice in Ontario, allowed TTC to continue with its program using the testing methodologies it had in place under its policy.

I say to you that the technologies that are being used are sound and appropriate for workplace testing. Mr. Justice Marrocco, at page 52 in the decision, states:

> . . . the procedures and methods that the [TTC] has chosen to randomly test for drugs are . . . superior to other methods of testing for drugs available on the market.

In other words, what TTC is doing is as good as it gets in terms of being able to test with the latest and most reliable technology.

In understanding how this technology is used, a key point is that oral fluid testing is able to test for recent use of a drug. That is fundamentally important to understanding oral fluid testing. It tests for recent use, and if the cut-off level is above a certain amount, then that combination provides strong evidence of a likelihood of impairment. The likelihood of impairment is at the time of the test.

This is very different than urinalysis, which tests for THC in the system, but it doesn't tell you if the person is impaired in the workplace. If Canada and the federal government are proceeding with the legalization of marijuana, that presumes there will be some recreational use among citizens, and that is going to allow for some residual components. If someone on a Friday night at a party is smoking up, there are potentially some residual effects that may be there that would show up in a urinalysis test. But that is not what happens under oral fluid. Oral fluid tests address, right now, when you're in the workplace, are you likely impaired or not? That's important for privacy reasons and other reasons.

la vie privée garanti par la Charte et par les lois relatives aux droits de la personne n'interdit pas ces mesures?

Je vais commencer par la technologie. Megan MacRae vous en dira davantage sur ce sujet, mais il me paraît important de comprendre les principes essentiels. Je crois qu'ils circulent beaucoup de faussetés au sujet des tests de salive. Je vais faire référence à la décision qu'a rendue le juge Marrocco. La TTC a lancé, comme vous le savez peut-être, en mai 2017, un programme de tests aléatoires de dépistage de l'alcool et des drogues. Nous utilisions les tests de salive dans le cadre de notre politique générale depuis environ huit ans et nous avons connu une longue et difficile période d'arbitrage. Ce n'est pas tant les tests de salive, mais les tests aléatoires que nous avions introduits, qui ont débouché sur une demande d'injonction présentée par le syndicat, pour essayer de mettre un terme à ces tests. L'honorable juge Marrocco, le juge en chef adjoint de l'Ontario, a autorisé la TTC à poursuivre son programme en utilisant les méthodes d'analyse prévues par sa politique.

Je peux vous dire que les technologies utilisées sont fiables et appropriées pour les tests effectués en milieu de travail. Le juge Marrocco déclare à la page 52 de la décision :

> [...] les procédures et les méthodes que la [TTC] a retenues pour effectuer ces tests aléatoires de dépistage des drogues sont... supérieures aux autres techniques de dépistage des drogues qui existent sur le marché.

Autrement dit, le programme de dépistage de la TTC fait appel à la technologie la plus moderne et la plus fiable.

Pour bien comprendre la façon dont cette technologie est utilisée, il faut savoir que l'analyse de la salive permet de dépister la consommation récente de drogue. C'est un aspect fondamental qu'il est important de connaître pour comprendre ce qu'est l'analyse de la salive. Elle permet de dépister une consommation récente et si le seuil est fixé au-delà d'une certaine quantité, alors cette combinaison constitue une preuve forte qu'il y a un affaiblissement probable des capacités. La probabilité de l'affaiblissement des capacités est constatée au moment de l'analyse.

Cela est très différent de l'analyse d'urine, qui permet de dépister le THC dans le système, mais cette analyse ne permet pas de savoir si les capacités de la personne en question sont affaiblies au moment où elle travaille. Si le Canada et le gouvernement fédéral légalisent la marijuana, il est possible de penser que certains citoyens en feront une consommation à des fins récréatives et que cette consommation laissera quelques composantes résiduelles. Si quelqu'un fume un vendredi soir, il pourrait y avoir des effets résiduels qu'il serait possible de dépister avec un test d'urine. Ce n'est pas ce qui se passe avec la salive. L'analyse de la salive permet de savoir immédiatement si les capacités d'une personne au travail sont affaiblies. C'est important sur le plan, notamment, du respect de la vie privée.

The judge acknowledges that TTC has high cut-off levels that create these short windows of detection. For example, with marijuana, the cut-off level for a positive test is 10 nanograms per millilitre cut-off of THC, and that cut-off is significantly higher than that used in some other jurisdictions. That really limits the detection window to about four hours prior to the test, addressing when someone is smoking up or whatever fairly soon before coming to work or in the workplace.

But then, importantly, based on expert evidence, including a base of clinical and scientific evidence, Mr. Justice Marrocco comments:

> I am satisfied . . . [that] the time periods when oral fluid samples test positive for drugs —

In other words, over this 10 nanograms per millilitre for marijuana.

> — overlap with the time periods during which these drugs impair the psycho-motor and cognitive abilities of the person tested. Therefore, there is a likelihood that the person who tested positive was impaired when tested.

Amongst other things, employees prone to using drugs will be deterred from doing that. They will come forward and voluntarily seek help or be deterred from doing it at all, or they ultimately will be detected.

I'm going to briefly touch on the notion of the workplace. Again, I'm going to refer to the comments of Mr. Justice Marrocco, who states:

> In this case the workplace includes the subway, buses and streetcars that travel throughout the city. The workplace genuinely is Toronto itself.

We need to protect workers, and there are all kinds of occupational health legislation and Criminal Code legislation, but we also need to realize that many workplaces are highly and continuously integrated into our communities, into the daily lives of all citizens, including our children. This is about protecting everyone's safety, not just workers in the sense of employees.

With respect to privacy, Mr. Justice Marrocco commented in the decision that he felt the testing utilized by the TTC was minimally intrusive. It really is an oral test by use of a large Q-tip that's placed in the mouth for about five minutes. It is not invasive; it is pain-free. It tests for current impairment. There is no stigma, because 20 per cent per year of our employees in safety-sensitive positions are randomly tested, and the records

Le juge reconnaît que la TTC a adopté des seuils élevés qui créent de courtes plages pour le dépistage. Par exemple, pour la marijuana, le seuil qui permet de conclure à un résultat positif est de 10 nanogrammes par millilitre de THC, et ce seuil est sensiblement plus élevé que ceux qui sont utilisés ailleurs. Cela limite en fait la plage de dépistage à environ quatre heures avant le test, ce qui permet de savoir si une personne a fumé ou consommé quelque chose peu de temps avant de se rendre à son travail ou d'arriver sur son lieu de travail.

Ensuite, il est important de noter que le juge Marrocco se fonde sur le témoignage d'experts, y compris sur des données scientifiques et cliniques, pour faire le commentaire suivant :

> Je suis convaincu… [que] les périodes prévues pour déterminer si des échantillons de salive donnent un résultat positif pour les drogues…

Autrement dit, un résultat supérieur à ces 10 nanogrammes par millilitre pour la marijuana.

> … chevauchent les périodes au cours desquelles ces drogues peuvent affaiblir les capacités cognitives et psychomotrices de la personne visée par l'analyse. Par conséquent, il est probable que la personne pour laquelle les résultats sont positifs avait les capacités affaiblies au moment du test.

Entre autres, les employés qui ont tendance à consommer des drogues seront dissuadés de le faire. Ils vont se faire connaître et demander d'eux-mêmes de l'aide ou ils seront carrément dissuadés de le faire, car sinon ils risqueraient d'être finalement repérés.

Je vais dire quelques mots sur la notion de lieu de travail. Encore une fois, je vais citer les commentaires du juge Marrocco, qui déclare :

> Dans ce cas-ci, le lieu de travail comprend le métro, les autobus et les tramways qui sillonnent la ville. Le lieu de travail est en fait la ville de Toronto.

Il faut protéger les travailleurs et il existe toutes sortes de dispositions sur la santé au travail et dans le Code criminel, mais il faut également savoir que de nombreux lieux de travail sont souvent complètement imbriqués dans nos collectivités, dans la vie quotidienne de tous les citoyens, y compris celle de nos enfants. Il s'agit d'assurer la sécurité de tous, et non pas seulement celle des travailleurs au sens d'employés.

Pour ce qui est de la vie privée, le juge Marrocco a déclaré dans sa décision qu'il estimait que les tests effectués par la TTC étaient peu intrusifs. Il s'agit d'une analyse de la salive qui consiste à placer un gros coton-tige dans la bouche pour l'y laisser pendant environ cinq minutes. C'est une méthode peu intrusive et indolore. Elle permet de connaître les capacités actuelles. Il n'y a pas de stigmate, puisque chaque année 20 p. 100 de nos employés qui occupent des postes à risque font

for those who are negatively tested are destroyed within two weeks. There's no ongoing record.

I have two final points and then I will pass on the baton. We have been involved in litigation for some eight or nine years at enormous expense and with no end in sight.

Madam Justice McLachlin commented, in the *Irving* case before the Supreme Court of Canada, "Isn't this something that should be dealt with in legislation?" I wholeheartedly concur with those remarks.

The final point I would leave you with is that in all these other jurisdictions you've heard about — the United States, U.K., Europe, New Zealand, Australia, New South Wales, New York City — what's brought about random alcohol and drug testing is a horrible fatal crash, and it's a reactive situation. In Canada, we need to have the wisdom and the foresight to be proactive. In my submission, this type of program, as Victor Hugo would say, is an idea whose time has come.

**The Chair:** Thank you.

**Megan MacRae, Executive Director, Human Resources, Toronto Transit Commission:** My name is Megan MacRae. I'm the executive director of human resources at the TTC. I've had oversight of our Fitness for Duty program since 2011, so I'm intricately familiar with its evolution, including the introduction of random testing.

My colleague has made clear, as with the colleagues we've been working very closely with on the panel subsequent to ours, what our ask is. Much like the guest previous to us, we are asking that the federal government show leadership in amending Bill C-46 to require mandatory workplace testing for drugs and alcohol, including random testing.

The key points I wish to highlight for you today and misnomers that cause the TTC great concern are: the misnomer that there is not reliable technology to identify impairment due to cannabis or the proper cut-offs cannot be established; concerns associated with the initial screening cut-offs proposed in relation to roadside devices; and the value of deterrence. We've left you with several documents, which we won't review, but feel free to refer to them during questions.

With respect to the technology, throughout this discussion, the emphasis has, understandably, been on roadside devices for criminal purposes. Criminal purposes and the workplace are not one and the same. The thresholds are vastly different. In the

l'objet de tests aléatoires et les dossiers des employés qui obtiennent des résultats négatifs sont détruits dans les deux semaines suivantes. Il n'y a pas de dossier permanent.

J'aimerais faire deux dernières remarques et ensuite, passer le relais. Cela fait huit ou neuf ans que nous faisons face à un contentieux extrêmement coûteux et interminable.

Madame la juge McLachlin a déclaré, dans l'arrêt *Irving* rendu par la Cour suprême du Canada : « Ne devrait-on pas adopter une loi pour régler cette question? » Je souscris entièrement à ces commentaires.

La dernière remarque que j'aimerais faire est que, dans tous les autres lieux dont vous avez entendu parler — les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Europe, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, la Nouvelle-Galles du Sud, la ville de New York —, c'est toujours une horrible catastrophe qui a fait de nombreuses victimes qui a amené ces gouvernements à effectuer des tests aléatoires de dépistage des drogues et de l'alcool; c'est une approche réactive. Au Canada, il faut que nous ayons la sagesse et la prévoyance d'être proactifs. À mon avis, comme Victor Hugo l'a dit, l'heure est venue d'adopter un programme de ce genre.

**Le président :** Merci.

**Megan MacRae, directrice générale, Ressources humaines, Toronto Transit Commission :** Je m'appelle Megan MacRae. Je suis directrice générale des ressources humaines pour la TTC. Je m'occupe de notre programme d'aptitude au travail depuis 2011, et je connais donc très bien son évolution, notamment la mise en place des tests aléatoires.

Mon collègue a clairement précisé, tout comme les collègues avec lesquels nous travaillons en étroite collaboration et que vous allez entendre par la suite, ce que nous demandions. Tout comme l'ont fait de nombreux invités qui nous ont précédés, nous demandons au gouvernement fédéral de faire preuve d'initiative en modifiant le projet de loi C-46 pour rendre obligatoire le dépistage des drogues et de l'alcool en milieu de travail, y compris au moyen de contrôles aléatoires.

Voici les points essentiels que j'aimerais souligner aujourd'hui ainsi que les idées fausses qui préoccupent gravement la TTC : l'idée fausse selon laquelle il n'y a pas de technologie fiable qui permette de détecter l'affaiblissement des capacités par le cannabis ou il est impossible d'établir des seuils appropriés; les préoccupations soulevées par les seuils de dépistage initiaux proposés pour les appareils utilisés sur place et l'importance de la dissuasion. Nous vous avons remis plusieurs documents, que nous n'allons pas vous présenter, mais n'hésitez pas à y faire référence pendant la période des questions.

Pour ce qui est de la technologie, dans toute cette discussion, on a beaucoup insisté, ce qui est compréhensible, sur les appareils utilisables sur place à des fins pénales. Les fins pénales et le milieu de travail ne sont pas la même chose. Les seuils sont

workplace, we, as employers, have a responsibility to ensure a safe workplace. As my colleague has reviewed, there is reliable technology to review impairment, including with respect to marijuana.

The critical element is carefully chosen cut-off levels, and this is supported by the experts in the field, such as those used in defence of our program. When the cut-offs are set at an appropriate level with robust mechanisms in place, we virtually guarantee against false positives. This has been omitted as a part of the discussion because we have been focused on roadside devices as opposed to the workplace and how the two can work together to support and enhance the safety of our society. As my colleague indicated, in our case, the workplace is the city of Toronto, which is the largest city in our country.

Of course, there's a drawback to the technology that we utilize, and it may not be appropriate for roadside use. But again, we need to start having a discussion about how the workplace and criminal standards can work together to support safety in society.

With respect to the roadside technology, we all recognize it's not where we would like it to be. We can't sugarcoat that. We understand that it's not perfect. We would suggest to you that to refer to a 25 nanogram screening threshold as zero tolerance is entirely inappropriate. Based on expert advice, the TTC has set 10 nanograms as the cut-off to determine likely impairment. We are not alone in workplaces that utilize this technology, and that is set this high to ensure that we can defend our program in the face of ongoing scrutiny and legal challenges.

Obviously, 25 nanograms as an initial screen is two and a half times our initial cut-off. We would suggest there is a confounding between acute intoxication and impairment that can impact safety in the workplace. Leaving aside the challenges that conflicting legal results can bring about to the workplace and society, we are concerned that this provides a false sense of security to the public.

Lastly, I'll suggest that we're alarmed at suggestions that a deterring effect is not a reason to introduce random drug and alcohol testing. The data that is presented in our summary notes, and will be followed by some of our colleagues, we suggest, is proof of that. Thank you.

extrêmement différents. Il nous incombe à nous, les employeurs, d'assurer la sécurité en milieu de travail. Comme mon collègue l'a mentionné, il existe une technologie fiable qui permet de vérifier l'affaiblissement des capacités, notamment par la marijuana.

L'élément essentiel est, d'adopter des seuils appropriés, et cela est confirmé par les experts de ce domaine, comme ceux que nous utilisons pour justifier notre programme. Lorsque les seuils sont fixés à un niveau approprié, combinés à des mécanismes efficaces, il est pratiquement possible d'éliminer complètement les faux positifs. Nous n'avons pas mentionné cela dans notre discussion, parce que nous nous sommes principalement attachés à parler des dispositifs routiers, plutôt qu'utilisés en milieu de travail et de la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour améliorer la sécurité dans notre société. Comme mon collègue l'a mentionné, dans notre cas, le lieu de travail est la ville de Toronto, qui est la plus grande ville de notre pays.

Bien entendu, la technologie que nous utilisons comporte des désavantages et il est possible qu'elle puisse être utilisée en bord de route. Par contre, encore une fois, il faut avoir une discussion sur la façon dont les normes pénales et celles qui sont applicables en milieu de travail peuvent se combiner pour renforcer la sécurité de la société.

Pour ce qui est de la technologie des dispositifs routiers, nous admettons tous qu'elle n'est pas aussi fiable que nous le souhaiterions. Il ne faut pas nous leurrer. Nous savons qu'elle n'est pas parfaite. Il nous semble tout à fait inapproprié de parler d'un seuil de dépistage de 25 nanogrammes comme équivalant à la tolérance zéro. D'après l'avis de nos experts, la TTC a adopté un seuil de 10 nanogrammes pour savoir s'il y a un risque d'affaiblissement des capacités. Nous ne sommes pas les seuls à utiliser cette technologie en milieu de travail et nous avons fixé ce seuil à ce niveau pour être certains de pouvoir justifier notre programme malgré les contestations juridiques et les examens en cours.

Bien évidemment, un seuil de 25 nanogrammes est deux fois et demie supérieur au nôtre. Nous pensons qu'il y a une confusion entre une intoxication grave et un affaiblissement des facultés susceptible de compromettre la sécurité en milieu de travail. Sans parler des difficultés que des résultats juridiques contradictoires peuvent signifier pour les travailleurs et la société, nous craignons qu'un tel seuil donne un faux sentiment de sécurité à la population.

Enfin, je dirais que les affirmations selon lesquelles la dissuasion ne justifie pas l'introduction des tests aléatoires de dépistage des drogues et de l'alcool nous inquiètent beaucoup. Les données qui sont présentées dans notre résumé et dont certains de nos collègues vont parler le démontrent clairement, à notre avis. Je vous remercie.

**The Chair:** Thank you very much. I'm sure you will have a lot of interest among my colleagues in relation to your presentations from the two groups.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** My question is for Ms. Léveillé. You told us that people who work in transport in the United States have since 1995 been subject to very strict regulation. Does your association or any of your 500 members have data on offences committed in the U.S. that are not yet recognized as offences in Canada? Do you have any data for a given number of years on breaches that are not yet recognized as offences in Canada, but are strictly regulated in the United States?

**Ms. Léveillé:** Unfortunately I do not have that kind of data. Within the association and even in the industry, we have a lot of trouble obtaining such statistics. It is easier in the United States to get information through the businesses that manage the consortiums and collect data and statistics. But here, unfortunately, I'm trying to think of the authority that might have that type of information. I think it would be quite difficult to obtain.

**Senator Dupuis:** Thank you.

I have another question for the representatives of the Toronto Transit Commission. Would you have any specific recommendations on what should be amended in Bill C-46 to meet the standards you feel should apply to road safety?

[*English*]

**Ms. MacRae:** In terms of the specific language, we have not brought you specific language. We would like to see amendments requiring the workplaces to have mandatory safety programs that require drug and alcohol testing from the full gamut: post-incident, reasonable cause, random and post-treatment monitoring.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** Are you asking that we amend either the Canada Labour Code, or Bill C-45 on the legalization of cannabis? Today, we are talking about road safety, and so about Bill C-46. Is that what you suggested?

[*English*]

**Ms. MacRae:** We're here to speak about C-46. While, of course, we recognize that C-46 deals with the criminal element, we are suggesting that in some form, whether it's appropriate

**Le président :** Merci beaucoup. Je suis certain que mes collègues sont très intéressés par les exposés fournis par les deux groupes.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Ma question s'adresse à Mme Léveillé. Vous nous avez dit que les gens qui travaillent dans le domaine du transport aux États-Unis sont assujettis depuis 1995 à des règles qui sont très strictes. Parmi vos membres, est-ce que les 500 entreprises ont des données ou votre association a-t-elle des données sur les infractions qui ont été commises aux États-Unis et qui n'ont pas encore été reconnues comme des infractions au Canada? Avez-vous des données, sur un certain nombre d'années, sur des éléments qui ne sont pas encore reconnus comme des infractions au Canada, mais qui sont réglementés de façon très stricte aux États-Unis?

**Mme Léveillé :** Malheureusement, je n'ai pas ce type de données. Au sein de l'association, et même dans l'industrie, on a beaucoup de difficulté à obtenir de telles statistiques. Peut-être qu'aux États-Unis, il est plus facile de recueillir des données par l'intermédiaire des entreprises qui gèrent les consortiums et qui recueillent des statistiques. Mais ici, malheureusement, j'essaie de penser à l'autorité qui aurait ce type d'information. Ce serait très difficile à obtenir, selon moi.

**La sénatrice Dupuis :** Merci.

J'ai une autre question pour les gens de la Toronto Transit Commission. Auriez-vous des recommandations particulières sur ce qui devrait être modifié dans le projet de loi C-46 pour répondre à ce que vous jugez être les normes qui devraient s'appliquer en matière de sécurité routière?

[*Traduction*]

**Mme MacRae :** Je dois vous dire que nous ne vous avons pas proposé de formulation particulière. Nous aimerions que soient proposés des amendements qui rendent obligatoire la mise en place de programmes de sécurité en milieu de travail, associés à un dépistage de drogues et d'alcool très complet : test post-incident, test avec motif raisonnable, test aléatoire et test postérieur à un traitement.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Est-ce que vous demandez de modifier soit le Code du travail, soit le projet de loi C-45 sur la légalisation du cannabis? Aujourd'hui, on parle de la sécurité routière, donc du projet de loi C-46. Est-ce que c'est bien ce que vous aviez suggéré?

[*Traduction*]

**Mme MacRae :** Nous sommes ici pour parler du projet de loi C-46. Il est vrai que le projet de loi C-46 traite d'un aspect pénal, mais nous estimons que, sous une forme ou une autre, en

through that bill from a modification, or we recognize this is an accompanying bill to Bill C-45, or through the Canada Labour Code, in the most appropriate place.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Thank you very much to our witnesses. Mr. Leck, Ms. MacRae and Ms. Léveillé, your comments are very interesting. I have two questions for you. The first is addressed to Mr. Leck. Did I understand correctly that for the past eight years, you have been using an approved device to do saliva tests?

[*English*]

**Mr. Leck:** That is correct, we have. With reasonable cause and post-incident testing, TTC has been using the oral fluid technology. Back in 2008, one of our subway workers was killed in an accident that triggered the policy.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Can you use that device at different temperatures? In the winter, do you use it at lower temperatures that are not necessarily ideal?

[*English*]

**Mr. Leck:** Yes, we do. To touch on two points, distinction has to be made between the roadside screening oral fluid devices, which use this 25 nanograms per millilitre, and the devices TTC is using. We have to be careful not to mix criminal context, which is a roadside situation with much higher Charter rights, privacy rights and an immediacy about it, versus the workplace situation, where safety is paramount and there's a different environment.

With our oral testing, there's currently a two-day time period from the time of the test to the time of the result, and it's a different type of oral fluid testing than what is before you, I believe, in terms of this quick screening device, in terms of reliability and those sorts of features.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** I understand that this is a tool police officers will not be able to use.

Ms. Léveillé, I have questions about the position of the truckers' association. First of all, are all of your businesses regulated by the federal or provincial labour codes?

modifiant le projet de loi, ou en tenant compte du fait que c'est un projet qui accompagne le projet de loi C-45, ou par le biais du Code canadien du travail, c'est bien la façon appropriée de le faire.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Merci beaucoup à nos témoins. Monsieur Leck, madame MacRae et madame Léveillé, vos propos sont très intéressants. J'ai deux questions à vous poser. La première s'adresse à M. Leck. Est-ce j'ai bien compris que, depuis huit ans, vous utilisez un appareil homologué pour faire des tests de salive?

[*Traduction*]

**M. Leck :** C'est exact, c'est ce que nous faisons. Pour les tests de suivi d'un incident ou fondés sur un motif raisonnable, la TTC utilise la technologie d'analyse de la salive. En 2008, un de nos employés qui travaillait dans le métro a été victime d'un accident et c'est ce qui a entraîné l'adoption de cette politique.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Est-ce que cet appareil est utilisé à différentes températures? L'hiver, est-ce que vous l'utilisez à des températures plus basses qui ne sont pas nécessairement idéales?

[*Traduction*]

**M. Leck :** Oui, nous le faisons. Vous avez abordé deux points, la distinction entre les contrôles routiers à l'aide d'appareils utilisant la salive, pour lesquels le seuil est de 25 nanogrammes par millilitre, et les appareils qu'utilise la TTC. Il faut prendre soin de ne pas mélanger le contexte pénal, qui est celui des contrôles routiers où les droits garantis par la Charte, le droit au respect de la vie privée sont protégés, et où le contrôle est immédiat, avec le milieu de travail, où la sécurité est un élément fondamental et où l'environnement est différent.

Avec nos tests de salive, il s'écoule à l'heure actuelle deux jours entre le moment où le test est effectué et celui où nous obtenons les résultats; nous utilisons d'ailleurs un test de la salive qui est différent de celui que vous avez devant vous, je pense, pour ce qui est de cet appareil de contrôle rapide, de sa fiabilité et de ses caractéristiques.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Je comprends que c'est un outil qui ne pourra pas être utilisé par les policiers.

Madame Léveillé, j'ai des questions concernant la position de l'Association des camionneurs. Tout d'abord, est-ce que l'ensemble de vos entreprises relève du Code du travail fédéral ou provincial?

**Ms. Léveillé:** To be specific, we are the Association du camionnage, we represent the trucking industry, and so we do not represent truck drivers as such.

I don't have any data, but indeed most of our businesses are federally regulated since the trucks travel interprovincially.

**Senator Boisvenu:** So I understand from your testimony that the entire industry would be in be in favour of amending Bill C-46 in order to authorize random drug tests, in addition to alcohol tests, and to amend the Canada Labour Code in order to give businesses the same power American companies have to perform random tests in the workplace. Did I understand you correctly?

**Ms. Léveillé:** You understood very well. In fact, this creates a somewhat strange situation because in a given business, we may have drivers who travel between Canada and the United States, and other drivers who only do routes in Canada. In those cases, we recommend that carriers not register all of their drivers in consortiums, because drivers who only drive in Canada are not technically subject to regulations that would allow the tests. So, there are carriers whose drivers do the same type of work, heavy vehicle drivers who transport merchandise that may be just as dangerous, who occupy the same positions that entail risk, but only a proportion of those drivers are likely to be subjected to random tests. This is an issue we see within the same enterprise. You understood our request very well.

**Senator Boisvenu:** Someone who wanted to be unkind might suggest that you assign your higher-risk drivers to Canada, and those who are less so to the United States.

**Senator Gold:** Thank you for your presence, madam.

[*English*]

It was a fascinating presentation.

First, a question for information: I read quickly the justice's opinion in the injunction case. Has it actually gone to arbitration yet? Do we have the results of the arbitrator's decision?

**Ms. MacRae:** Seven years later, we continue to be in union evidence, so the answer is no. We expect perhaps in the next five to ten years to perhaps have a decision with respect to the arbitration, if we're lucky.

**Senator Gold:** I ask the question because it's important evidence that's on the record through the judgment, but it was only against the standard for granting an injunction. I just want it

**Mme Léveillé :** Pour apporter une précision, nous sommes l'Association du camionnage, donc nous ne représentons pas les camionneurs comme tels.

Je n'ai pas de données, mais, effectivement, la majorité des entreprises relèvent de la compétence fédérale, puisqu'elles se déplacent entre les provinces.

**Le sénateur Boisvenu :** Donc, je comprends de votre témoignage que l'ensemble de cette industrie serait d'accord pour modifier le projet de loi C-46 de sorte que les tests aléatoires soient aussi autorisés pour la drogue, et non pas seulement pour l'alcool, et pour modifier le Code du travail afin de donner aux entreprises le même pouvoir qu'ont les entreprises américaines de faire des tests aléatoires en milieu de travail. Est-ce que j'ai bien compris?

**Mme Léveillé :** Vous avez bien compris. En fait, cela crée une situation un peu étrange puisque, dans une même entreprise, on peut avoir une division de chauffeurs qui font des trajets entre le Canada et les États-Unis, et des chauffeurs qui ne font du transport qu'au Canada. À ce moment-là, nous recommandons aux transporteurs de ne pas inscrire tous leurs conducteurs à des consortiums, puisque, pour les chauffeurs qui ne conduisent qu'au Canada, il n'y a techniquement pas de réglementation qui permette les tests. Donc, on se retrouve avec des transporteurs qui ont des conducteurs qui effectuent le même type de travail, des conducteurs de véhicules lourds qui transportent des marchandises tout aussi dangereuses, qui occupent le même poste à risque, mais seulement une partie de ces chauffeurs sont susceptibles de subir des tests aléatoires. C'est un problème qui se pose à l'intérieur d'une même entreprise. Vous avez bien compris notre demande.

**Le sénateur Boisvenu :** Pour être un peu méchant, on pourrait dire que vous affectez vos travailleurs à risque au Canada et ceux qui le sont moins aux États-Unis.

**Le sénateur Gold :** Merci, madame, de votre présence.

[*Traduction*]

J'ai trouvé cet exposé fascinant.

Premièrement, une question d'information : j'ai lu rapidement l'opinion que le juge a rendue dans l'affaire de l'injonction. Le dossier a-t-il déjà été réellement soumis à l'arbitrage? Avons-nous les résultats de l'arbitrage?

**Mme MacRae :** Sept ans plus tard, nous sommes toujours en train d'entendre les témoins du syndicat, de sorte que la réponse est non. Nous espérons que, d'ici 5 ou 10 ans, avec un peu de chance, nous aurons peut-être une décision au sujet de cet arbitrage.

**Le sénateur Gold :** Je pose la question parce qu'il s'agit là de preuves importantes qui figurant au dossier par le biais du jugement, mais celui-ci examinait uniquement la norme en

to be clear so I could weigh the evidence. But that leads me to my other question.

What I found really interesting, especially in our study of Bill C-46, is your argument that the presence of cannabis, let's say, in fluids tells us about recency of consumption and that recency of consumption above a certain level provides scientific evidence of likely impairment. Could you elaborate a little bit on that? And if you have the backup scientific evidence, could you provide it to this committee through the clerk? That would be helpful.

**Ms. MacRae:** Absolutely. I'll go back to the injunction decision and refer you to paragraph 114. While this was a preliminary procedural decision, it's very clear the superior justice made decisions of fact. It's also important to note that, effectively, in a day and a half, what we have been hearing for seven years, the entire case was heard, including all of our expert witnesses. It's important to note that the union did not cross-examine any of our expert witnesses in that respect.

In the documents you have had provided, you have summaries with respect to the various credentials of the experts that we have brought in, and what it comes down to in terms of the likelihood of impairment, roughly, is there's uncontested literature that supports windows of usage with respect to various drugs, including cannabis. While we all understand that persons of different size, weight and experience will metabolize drugs differently, there are windows. When you overlap that window with a clear cut-off level, you can ascertain the recency of use such that it is likely impairment.

We have, again, uncontested evidence submitted through the injunction proceeding to support that notion. We are certainly happy to provide you that expert evidence. We have extensive expert evidence that we've accumulated over the years. But in paragraph 114 in that decision, the justice is very clear that he has accepted our science.

**Senator Gold:** I also listened with interest to your point about not wanting to communicate that a cut-off of 25 nanograms means zero tolerance. But would you agree nonetheless, especially in the criminal context, that one has to be careful about not exposing others, and that, in any event, the *per se* offences that have been created in Bill C-46 send a strong deterrent message that consuming cannabis prior to driving is simply not safe regardless?

matière d'octroi d'une injonction. Je voulais préciser cet aspect pour pouvoir mieux apprécier les preuves. Cela m'amène à mon autre question.

Ce que j'ai vraiment trouvé très intéressant, en particulier dans le cadre de notre étude du projet de loi C-46, c'est votre argument selon lequel la présence de cannabis, disons, dans des liquides corporels reflète le caractère récent de la consommation et qu'une consommation récente au-dessus d'un certain seuil fournit une preuve scientifique du risque d'affaiblissement des capacités. Pourriez-vous nous en dire davantage là-dessus? Si vous possédez des preuves scientifiques qui confirment tout cela, pourriez-vous les faire parvenir au comité par l'intermédiaire de la greffière? Cela serait utile.

**Mme MacRae :** Bien sûr. Je vais revenir à la décision relative à l'injonction et vous renvoyez au paragraphe 114. C'était une décision procédurale préliminaire, mais il est très clair que le juge de la Cour supérieure a fait des constatations factuelles. Il est également important de faire remarquer qu'effectivement, en un jour et demi, nous avons entendu tout ce qui s'est dit pendant sept ans, y compris ce que disaient nos témoins experts. Il est important de noter que le syndicat n'a contre-interrogé aucun de nos témoins experts sur cet aspect.

Dans les documents que nous vous avons remis, il y a des résumés qui contiennent les qualifications des experts que nous avons convoqués et pour l'essentiel, pour ce qui est de la probabilité de l'affaiblissement des facultés, on peut dire qu'en général, la recherche démontre l'importance des fenêtres de consommation pour ce qui est de diverses drogues, y compris le cannabis. Nous savons bien que selon la taille, le poids et l'expérience de la personne, celle-ci métabolise les drogues différemment, mais il existe des fenêtres. Lorsque vous combinez une fenêtre avec un seuil très clair, vous pouvez déterminer le caractère récent de la consommation au point où l'affaiblissement des facultés est probable.

Nous possédons, là encore, des témoignages non contestés qui ont été présentés dans le cadre de la demande d'injonction pour appuyer cette idée. Nous nous ferons bien sûr un plaisir de vous fournir les témoignages de nos experts. Nous possédons de nombreux témoignages d'experts que nous avons accumulés progressivement. Par contre, au paragraphe 114 de la décision, le juge affirme très clairement qu'il a accepté nos données scientifiques.

**Le sénateur Gold :** J'ai également écouté avec intérêt votre affirmation selon laquelle il ne faut pas dire qu'un seuil de 25 nanogrammes est équivalent à la tolérance zéro. Pourriez-vous néanmoins admettre, en particulier dans un contexte pénal, qu'il faut soigneusement éviter de faire courir des risques aux autres, et que, de toute façon, les infractions en soi que crée le projet de loi C-46 envoient un fort message dissuasif selon lequel le fait de consommer du cannabis avant de prendre le volant est de toute façon dangereux?

**Ms. MacRae:** Respectfully, we wouldn't agree that a 25-nanogram cut-off would send that message.

**Senator Gold:** I'm sorry. I didn't ask my question properly. Would you agree that the *per se* offences in the code send a strong message that driving after having consumed cannabis is unsafe even though they've set a rather high level, because this is in a criminal context and they have to make sure of the privacy rights?

**Ms. MacRae:** No.

**Senator Gold:** No to which part of my three-part question? I'll get better at this.

**Ms. MacRae:** In any suggestion that what's been contemplated with such a high initial screen and a message of zero tolerance, the two just don't fit together, based on our expert evidence. So from a workplace perspective, this runs the risk of massive conflicting results. You'll see the letter that the TTC issued to the Ministry of Transportation in Ontario, which is looking to follow suit with Bill C-46. We have extensive concerns. But no, respectfully, we don't agree that that sends a sufficient deterring message with a threshold that high.

[*Translation*]

**Senator Carignan:** Your testimony could also have been just as useful for Bill C-45, but we didn't want to make you travel twice.

From what I understand, following the Supreme Court's ruling in the *Irving Pulp and Paper* case particularly, you feel you do not have the necessary legal framework to put in place a random drug and alcohol detection test that would not be subject to challenges. As Justice McLachlin said, it's up to the legislator to put a system in place and give employers the power to carry out random drug and alcohol detection tests, particularly in the case of critical jobs such as those of railway mechanics, airplane pilots and truck drivers.

In parallel, we have Bill C-46 which involves the criminal aspect. However, at this time, it does not mention random alcohol tests for train mechanics, airplane pilots and truck drivers; they are excluded from that part.

So you are asking that Bill C-46 be amended to allow random alcohol and drug tests for train mechanics, airline pilots and truck drivers. You are also asking that through Bill C-45 or through amendments to the Canada Labour Code or other

**Mme MacRae :** Permettez-moi de vous dire que nous ne pensons pas qu'un seuil de 25 nanogrammes enverrait ce genre de message.

**Le sénateur Gold :** Je suis désolé. Je n'ai pas bien posé ma question. Reconnaissez-vous que les infractions en soi que contient le code envoient un fort message selon lequel le fait de conduire après avoir consommé du cannabis est dangereux même si le seuil retenu est assez élevé, parce que cela concerne un contexte criminel et qu'il faut veiller à protéger les droits relatifs à la vie privée?

**Mme MacRae :** Non.

**Le sénateur Gold :** Vous dites non à quelle partie de ma question qui en comprend trois? Je vais m'améliorer.

**Mme MacRae :** À tous les commentaires qui associent un seuil initial élevé et un message de tolérance zéro, nous répondons que, d'après nos experts, ces deux aspects ne vont pas ensemble. Du point de vue du milieu de travail, cela pourrait entraîner une avalanche de résultats contradictoires. Vous lirez la lettre que la TTC a envoyée au ministère des Transports de l'Ontario, qui envisage de suivre l'exemple du projet de loi C-46. Cela soulève, d'après nous, de graves préoccupations, mais non, permettez-moi de vous dire que nous ne pensons pas qu'un seuil aussi élevé envoie un message qui a un caractère dissuasif suffisant.

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Votre témoignage aurait pu aussi bien servir pour le projet de loi C-45, mais on ne voulait pas vous faire déplacer deux fois.

De ce que je comprends, à la suite de la décision de la Cour suprême dans l'affaire *Pâtes et Papier Irving*, notamment, vous sentez que vous n'avez pas le cadre juridique nécessaire pour mettre en place un test de dépistage aléatoire de drogue et d'alcool, test qui éviterait les contestations. Un peu comme la juge McLachlin l'a dit, c'est le législateur qui doit mettre en place un système et donner le pouvoir aux employeurs d'effectuer des tests de dépistage aléatoires de drogues et d'alcool, particulièrement dans le cas d'emplois critiques, comme les postes de mécanicien de train, de pilote d'avion ou de conducteur de camion.

Parallèlement, il y a le projet de loi C-46, qui touche l'aspect criminel. Or, celui-ci ne fait pas mention, en ce moment, de tests de dépistage aléatoires de l'alcool pour les mécaniciens de train, les pilotes d'avion et les conducteurs de camion; ils sont exclus de cette partie.

Vous demandez donc d'amender le projet de loi C-46 afin de permettre les tests de dépistage aléatoires de l'alcool et des drogues pour les mécaniciens de train, les pilotes d'avion et les conducteurs de camion. Vous demandez également l'élaboration,

legislation, a necessary legal framework be developed to allow such random detection tests in workplaces, so that you don't constantly have to fight injunctions and other procedures. Have I summarized the situation well?

[*English*]

**Ms. MacRae:** We believe we can meet the *Irving* threshold with respect to our workplace, but we know, from discussions with various agencies, that many are waiting to see the outcome. We're suggesting that is too far away, and we need clear direction. It's consistently a fight. Other than that, effectively, that is our request, save and except the points we raise with respect to Bill C-46 and the actual cut-offs and how we're concerned that a 25-nanogram initial threshold sends the message to the public that anything below that is not impairment. Of course, that would have absolutely dire consequences in a workplace setting.

**Mr. Leck:** In response to your question, I think there's a fundamental difference to amendments sought under the Criminal Code, which is what we're not doing, and that's the reason we're not suggesting amendments to Bill C-46. It's a whole different approach and different standards.

We are seeking a regulatory regime to deal with labour issues, to deal with the workplace, which are non-criminal but can still have serious consequences for workers to deter them from doing things that could impact the public. So, whether it's under the Labour Code or under Bill C-45, my perspective is that we're not quite there yet to have technology that can be relied on in the criminal context. I'm not a criminal lawyer, but that's my view.

The other problem is that the litigation now is crazy, and there are conflicting decisions. There's a test that says that, essentially, you need to demonstrate a problem in the workplace. You've got to wait until you have a number of people who are obviously drunk or obviously on drugs. You're allowing an unsafe workplace to continue and continue so that you can build a case to go to court that then takes 10 years to get to the Supreme Court of Canada. That's not the right way to deal with this.

**Senator McIntyre:** Thank you both for your fine presentations.

par le truchement du projet de loi C-45, que ce soit par voie de modification du Code du travail ou autre, un cadre législatif nécessaire permettant la tenue de tels tests de dépistage aléatoires en milieu du travail, afin que vous n'ayez pas toujours à vous battre avec des injonctions et des procédures. Est-ce que je résume assez bien la situation?

[*Traduction*]

**Mme MacRae :** Nous pensons pouvoir respecter le critère de l'arrêt *Irving* dans notre milieu de travail, mais nous savons, après les discussions que nous avons eues avec diverses agences, que de nombreux intéressés attendent de voir les résultats. Nous estimons que cette période d'attente est bien trop longue; nous avons besoin de directives claires. Nous sommes constamment en train de nous battre. Pour le reste, effectivement, c'est ce que nous demandons, à l'exception des aspects que nous avons soulevés au sujet du projet de loi C-46 et des seuils réels choisis et par le fait que nous craignons qu'un seuil initial de 25 nanogrammes fasse croire au public que les résultats inférieurs à ce seuil n'entraînent pas un affaiblissement des facultés. Bien sûr, cela aurait des conséquences vraiment terribles en milieu de travail.

**M. Leck :** Pour répondre à votre question, je dirais qu'il existe une différence fondamentale avec les modifications proposées au Code criminel, ce que nous ne faisons pas, et c'est la raison pour laquelle nous ne proposons pas d'amender le projet de loi C-46. C'est une approche complètement différente associée à des normes différentes.

Nous souhaitons obtenir un régime de réglementation qui traite des questions de relations de travail, de milieu de travail, qui sont des aspects non pénaux, mais qui peuvent néanmoins avoir des conséquences graves pour les travailleurs dans le but de les dissuader de faire des choses qui pourraient nuire à la population. Que ce soit donc aux termes du Code du travail ou du projet de loi C-45, j'estime que nous ne possédons pas encore la technologie sur laquelle nous pourrions prendre des décisions dans un contexte pénal. Je ne suis pas un criminaliste, mais c'est mon avis.

L'autre problème vient du nombre ridicule de litiges et de décisions contradictoires qui ont été rendues. Selon un critère, il faut démontrer, essentiellement, qu'il existe un problème dans le milieu de travail concerné. Il faut attendre qu'il y ait suffisamment de personnes qui sont manifestement en état d'ébriété ou ayant consommé des drogues. En agissant ainsi, le milieu de travail demeure non sécuritaire parce qu'il faut apporter des preuves en vue d'une poursuite judiciaire et qu'il faudra alors attendre 10 ans pour arriver devant la Cour suprême du Canada. Ce n'est pas la bonne façon de s'attaquer à ce problème.

**Le sénateur McIntyre :** Je vous remercie tous les deux pour vos excellents exposés.

I'll start off with an observation. There's no question that, in Canada, the law related to alcohol and drug testing for employees in safety-sensitive positions is unclear. I think it's imperative for the federal government to clear the air on this issue and introduce legislation correcting this situation as soon as possible.

Ms. MacRae, I have a short question for you on the *per se* limit cut-off. Testimony heard so far from Justice officials is such that the 5-nanogram THC *per se* limit is based upon impairment considerations, while the 2-nanogram THC *per se* limit is based upon public safety considerations. I'd like to have your point of view on that. I will add: Should a zero tolerance policy be applied for those who operate heavy machinery and conveyances?

**Ms. MacRae:** From our perspective, we recognize that the initial screening is set at a higher threshold, and then the subsequent impairment testing is at a lower threshold and based on blood. We don't have concerns with the latter part of that. Our concern has to do with the initial oral fluid roadside screen and a suggestion that that, as we understand, at 25 nanograms, is a zero tolerance.

With respect to what that zero tolerance looks like, that is based on the context of our workplace and the case law thus far. It is set at 10 nanograms, which is high, we'll say, because of the dispute and the ease of dispute. I don't have an answer for you, in the absence of that dispute resolution mechanism, on what that right number would be. I would suggest it's lower than 10 nanograms. It will depend on the technology utilized. But we think that should be based on the science, not limitations of a roadside screening device.

**Senator McIntyre:** Obviously, there are various levels of nanograms, and the more I hear testimony and the more I read on this topic, the more I find that directly correlating a concentration of THC to impairment appears to be difficult.

**Ms. MacRae:** I encourage you to review the decision of Justice Marrocco, who, upon hearing all of the witnesses and reviewing the extensive expert reports, found that the saliva test is a reasonable surrogate for the blood test and that it is very possible to determine an appropriate cut-off level for THC. I will expand on that to say that, with respect to a panel of drugs, the only one that is in dispute is THC. We hope that you'll be pleased, in reviewing our evidence, that we can set cut-off levels for that too.

**Senator McIntyre:** So the saliva test is the way to go.

Je vais commencer par faire une remarque. Il est incontestable qu'au Canada, les règles concernant les tests de dépistage de l'alcool et de drogue pour les employés qui occupent des emplois critiques ne sont pas claires. Il me paraît impératif que le gouvernement fédéral dissipe toutes ces incertitudes et présente un projet de loi qui corrigerait la situation le plus rapidement possible.

Madame MacRae, je vais vous poser une brève question au sujet du seuil limite en soi. Selon les témoignages des représentants du ministère de la Justice, la limite en soi de 5 nanogrammes de THC est fondée sur des considérations reliées à l'affaiblissement des capacités alors que la limite en soi de 2 nanogrammes de THC est fondée sur des considérations de sécurité publique. J'aimerais avoir votre avis sur ce point. J'ajouterais : devrait-on appliquer une politique de tolérance zéro à ceux qui conduisent de l'équipement lourd et des moyens de transport?

**Mme MacRae :** De notre point de vue, nous reconnaissons que le seuil initial est fixé à un niveau plus élevé et que les tests postérieurs relatifs à l'affaiblissement de la capacité utilisent un seuil moins élevé, fondé sur des tests sanguins. Nous n'avons pas de problème avec la dernière partie de cette affirmation. Ce qui nous préoccupe, c'est le test routier initial utilisant la salive et l'affirmation selon laquelle, d'après ce que nous comprenons, un seuil de 25 nanogrammes représente la tolérance zéro.

Notre notion de tolérance zéro tient compte de notre milieu de travail et reflète la jurisprudence. Le seuil est fixé à 10 nanogrammes, ce qui est élevé, à cause des contestations et de la facilité de les présenter. Je n'ai pas de réponse à vous fournir, en l'absence d'un mécanisme de règlement des litiges, sur ce que serait le seuil approprié. Je pense qu'il devrait être inférieur à 10 nanogrammes. Cela dépend de la technique utilisée. Nous pensons que le seuil devrait être fondé sur des données scientifiques, et non pas sur les limites des appareils utilisés pour les tests routiers.

**Le sénateur McIntyre :** Évidemment, il y a différents seuils exprimés en nanogrammes, et plus j'entends de témoignages et plus je lis dans ce domaine, plus je trouve difficile d'établir une corrélation directe entre la concentration de THC et l'affaiblissement des facultés.

**Mme MacRae :** Je vous invite à étudier la décision du juge Marrocco qui, après avoir entendu les témoins et examiné les rapports détaillés d'experts, a conclu que le test de salive pouvait remplacer un test sanguin et qu'il était très possible de fixer un seuil approprié pour le THC. J'ajouterais même que, pour ce qui est des différentes drogues, la seule qui soit contestée est le THC. Nous espérons que vous serez heureux d'apprendre, lorsque vous examinerez nos témoignages, que nous sommes également en mesure de fixer des seuils pour cette substance.

**Le sénateur McIntyre :** Le test de la salive est donc celui qu'il convient d'utiliser.

**Senator Jaffer:** Thank you very much for all three of your presentations. They've been very useful. Of course, you live this. For me it's new, so I may have some naive questions.

From what Senator McIntyre was saying, there isn't certainty. Because the Supreme Court — and I understand the human rights — is not in favour of mandatory testing. They say it violates employees' rights. Am I correct on that?

**Ms. MacRae:** We would suggest that it is very case-specific. Our read on the case law is that, should you be able to demonstrate proof of a problem in your workplace, you absolutely can do random testing. We believe that's what our initial injunction decision stands for and that it echoes that sentiment.

With respect to human rights, again, it's case-specific. We don't understand the various tribunals to say that you cannot do it. It's that you need to be cognizant of individual circumstances in order to ensure that you are, on an individual basis, considering individual rights and balancing them against the collective.

**Senator Jaffer:** When we talk about individual rights, and I'm sure you have this in place, as case-based, individuals are different too. Some people may have prescription drugs that have nothing to do with cannabis, which may show different results in the tests. Do you have anything in place to take into account people's prescriptions? What are the safeguards?

**Ms. MacRae:** Of course. I'll echo the comments from our colleague who spoke earlier with respect to the United States and the program that's been in place since 1995. DOT regulations have rigorous processes in place to safeguard against that very concern.

How that works is when the initial test gets reported from the laboratory, it gets reported to a third party that's called a medical review officer. This medical review officer, upon receiving what we call a laboratory positive, will contact the employee and ask the employee if there is a reason why oxycodone showed up in their system. The employee has the opportunity to discuss and provide a medical certificate as justified reason why that would have taken place. If, for example, someone has knee surgery or dental surgery and the medical review officer is satisfied, that gets reported to the employer as a negative.

This is where I say we guarantee against false positives due to the rigour of not just the testing mechanism but the process we have in place. Certainly for something like medical marijuana, for example, in a scenario like that, they're obliged under our

**La sénatrice Jaffer :** Je vous remercie tous les trois pour vos exposés. Ils ont été très utiles. Bien sûr, tout cela est votre quotidien. Pour moi, c'est tout nouveau, et je vais donc peut-être vous poser des questions naïves.

D'après ce qu'a dit le sénateur McIntyre, il n'y a pas de certitude. Parce que la Cour suprême — et je sais ce que sont les droits de la personne — n'est pas favorable aux tests obligatoires. Elle affirme que cela porte atteinte aux droits des employés. Est-ce bien exact?

**Mme MacRae :** Nous estimons que cela dépend vraiment de la situation. La jurisprudence semble dire que, s'il est possible de démontrer qu'il y a un problème dans un milieu de travail donné, il est tout à fait loisible de faire des tests aléatoires. Nous pensons que c'est ce que dit la décision initiale relative à l'injonction et qu'elle reflète cette impression.

Pour ce qui est des droits de la personne, encore une fois, cela dépend de la situation. D'après nous, les divers tribunaux ne disent pas que cela est interdit. Ils disent en fait qu'il faut tenir compte de la situation de la personne concernée pour veiller à prendre en compte, sur une base individuelle, les droits de la personne et les concilier avec les droits collectifs.

**La sénatrice Jaffer :** Lorsque l'on parle de droits individuels, et je suis sûre que vous l'avez prévu, il faut tenir compte de la situation parce que les individus varient. Il y a des gens qui prennent des médicaments sur ordonnance qui n'ont rien à voir avec le cannabis, et qui peuvent affecter les résultats des tests. Avez-vous un processus qui permet de tenir compte des médicaments sur ordonnance? Quelles sont ces protections?

**Mme MacRae :** Bien sûr. Je vais me faire l'écho des commentaires qu'a faits notre collègue qui a parlé plus tôt des États-Unis et du programme qui existe dans ce pays depuis 1995. Le règlement du ministère des Transports prévoit des processus rigoureux qui accordent des protections dans ce genre de situation.

Cela fonctionne de la façon suivante : lorsque les résultats du test initial sont transmis par le laboratoire, ils sont remis à un tiers que l'on appelle le médecin examinateur. Lorsque le médecin examinateur reçoit des résultats positifs d'un laboratoire, il contacte l'employé et lui demande s'il peut expliquer la présence d'oxycodone dans son corps. L'employé a la possibilité de s'expliquer et de lui fournir un certificat médical pour justifier la consommation de ce produit. Si, par exemple, l'employé a été opéré au genou ou s'il y a subi une intervention faite par un chirurgien-dentiste, et que le médecin examinateur est satisfait de ses explications, il déclare à l'employeur que les résultats sont négatifs.

C'est la raison pour laquelle je peux dire que nous garantissons qu'il n'y a pas de faux positifs, non seulement à cause de la rigueur du mécanisme utilisé pour les tests, mais aussi grâce au processus mis en place. Bien entendu, lorsqu'il

policy to make us aware. Should they be taking it and operating safety-sensitive machinery, for example, the same process will apply. The medical review officer will contact. If there is a justified authorization, it will get reported to the employer as a negative with a safety-sensitive flag. That signals to us that something is happening and to make sure the employee is sent for medical support to understand when they can safely come back to work. It is not held against them in a disciplinary fashion.

**Senator Jaffer:** You spoke about the American standards, and I wanted to comment. There may be people who have a disability and the testing may be different because they may be on prescription drugs. Ms. MacRae answered it quite fully, but I just want to make sure if there was anything else you wanted to add.

[*Translation*]

**Ms. Léveillé:** On the American side, they decide at what point the test is considered positive. There are a series of procedures that have to be followed and we really don't have a word to say if we want to travel on American soil. So, regarding forbidden substances, when a test is positive, we have to follow the procedures and see a specialist. They then determine if the employee can return to work under the regulation. Since this is a justified professional requirement in the eyes of the board, the carriers do not have anything to say about it and the regulation is quite strict about that.

[*English*]

**Senator Pratte:** Mr. Leck, you mentioned that the spark for this program was a terrible accident that happened, I think, in the subway. When did that accident happen?

**Mr. Leck:** I believe it was in or about 2007, and it was an individual who the coroner's report showed had recently taken marijuana prior to the incident.

**Senator Pratte:** Thank you. The program was introduced in 2010. Then you introduced random sampling as such a year later. Is that correct?

**Mr. Leck:** No. We introduced a program that had essentially everything but random. Random was controversial with unions and others. We took a conservative approach. We had the pre-employment testing. We had return-to-work testing that's based on urinalysis. Reasonable cause was oral fluid and post-incident was oral fluid. That went ahead. The union filed a policy grievance, and that's been ongoing for the last seven or eight

s'agit de marijuana médicale, par exemple, dans un cas de ce genre, l'employé est, aux termes de notre politique, obligé de signaler cette situation. S'il consommait ce produit et conduisait une machine dangereuse, par exemple, on utiliserait le même processus. Le médecin examinateur communiquerait avec l'employé. S'il y a une autorisation justifiée, le cas sera déclaré à l'employeur comme étant négatif avec une étiquette signalant qu'il y a un risque pour la sécurité. Cela nous fait savoir qu'il se passe quelque chose et nous veillons à ce que l'employé fasse l'objet d'un suivi médical pour savoir à quel moment il peut reprendre le travail sans compromettre la sécurité. Cet aspect n'est pas retenu contre lui sur le plan disciplinaire.

**La sénatrice Jaffer :** Vous avez parlé des normes américaines et je voulais faire un commentaire. Certaines personnes souffrent d'une invalidité et le test doit peut-être être différent parce que ces personnes prennent des médicaments sur ordonnance. Mme MacRae a donné une réponse très détaillée, mais je voulais simplement être sûre que vous n'aviez pas autre chose à ajouter.

[*Français*]

**Mme Léveillé :** Du côté américain, ce sont eux qui décident à partir de quel moment le test est positif. Il y a une série de procédures qui doivent être suivies, et on n'a pas vraiment un mot à dire si on veut circuler en sol américain. Alors, dans le cas d'éléments interdits, lorsqu'un test est positif, il faut suivre les procédures et voir un spécialiste. Ensuite, ce sont eux qui déterminent si un retour au travail est possible en fonction de la réglementation. Puisqu'il s'agit d'une exigence professionnelle justifiée aux yeux de la commission, les transporteurs n'ont pas leur mot à dire à ce sujet, et la réglementation est assez stricte à ce niveau.

[*Traduction*]

**Le sénateur Pratte :** Maître Leck, vous avez mentionné que c'est un terrible accident qui s'est produit, je crois, dans le métro qui est à l'origine de ce programme. En quelle année cet accident s'est-il produit?

**M. Leck :** Je pense que c'était en 2007 et qu'il s'agissait d'une personne qui, d'après le rapport du coroner, avait consommé de la marijuana peu de temps avant l'accident.

**Le sénateur Pratte :** Merci. Le programme a été introduit en 2010. Vous avez ensuite introduit les tests aléatoires l'année suivante. Est-ce bien exact?

**M. Leck :** Non. Nous avons introduit un programme très complet, mais qui ne comprenait pas les tests aléatoires. Cette catégorie de tests soulevait des questions pour les syndicats et d'autres. Nous avons adopté une approche conservatrice. Nous avions les tests préalables à l'embauche. Nous avions les tests pour le retour au travail qui étaient basés sur une analyse d'urine. Lorsqu'il y avait un motif raisonnable ou un cas de post-incident,

years in arbitration, with no end in sight. That's going on. About a year ago, roughly, we did introduce random testing, and that was opposed.

**Senator Pratte:** So what happened to convince you that what you were doing previously was not sufficient and that you had to introduce random sampling?

**Mr. Leck:** We found the numbers of positive results were going up and there was other evidence that suggested to us we have a problem here that's going to result in another tragedy. Megan can provide you with a bit more detail.

**Senator Pratte:** Thank you.

**Ms. MacRae:** In 2011, there was another tragedy at our workplace where there was a passenger fatality on board a bus. This is a year into when we had our post-incident testing. The operator took the post-incident alcohol test and refused the drug test and was found to have marijuana on his person. This caused us concern of the blatant disregard of our policy.

At that time, we sought board approval to introduce random testing. We delayed, for a variety of reasons, including some of the labour relations considerations, and we expected a result by now. Between 2014 and 2015, our overall numbers, which you have included in your package, virtually doubled. We decided that notwithstanding the outcome in *Irving*, we felt at that time we could meet that threshold. We had no choice but to try to take this on.

**Senator Pratte:** So random sampling, as such, has been in place since 2016?

**Ms. MacRae:** For one year, May 8, 2017. It's quite a complicated endeavour, so it took some time to implement.

**Senator Pratte:** And you believe you meet the *Irving* test because you can demonstrate you have a real problem?

**Ms. MacRae:** Whether or not we meet the percentage of *Irving*, we believe that we have sufficient evidence to demonstrate a problem. Again in your materials, you will see the number of passengers that we transport. Regardless of the Supreme Court decision in *Irving*, we believe that we are unique with public transportation. We have the city of Toronto as our workplace. There are far-reaching implications. Whether that percentage is met, we're mostly concerned about the number of incidents. In 11 months, we've had 43 incidents of random testing.

on utilisait la salive. Cela a été mis en oeuvre. Le syndicat a déposé un grief concernant cette politique et cela fait sept ou huit ans que cette question est en arbitrage, et la fin est encore loin. Cela est en cours. Il y a environ un an, nous avons introduit les tests aléatoires et le syndicat s'y est opposé.

**Le sénateur Pratte :** Qu'est-ce qui vous a amené à penser que la politique actuelle n'était pas suffisante et qu'il fallait introduire les tests aléatoires?

**M. Leck :** Nous avons constaté que le nombre des résultats positifs augmentait et il y avait d'autres éléments indiquant que nous avions un problème qui risquait d'entraîner une autre tragédie. Megan pourra vous fournir plus de détails.

**Le sénateur Pratte :** Merci.

**Mme MacRae :** En 2011, il s'est produit une autre tragédie dans notre domaine et un passager est décédé à bord d'un autobus. C'était l'année qui a suivi nos tests post-incident. Le conducteur a subi un test de dépistage de l'alcool post-incident, il a refusé le test de dépistage de drogue et nous avons constaté qu'il avait sur lui de la marijuana. Cela nous a inquiétés parce que manifestement, il ne tenait aucun compte de notre politique.

À l'époque, nous avons demandé au conseil d'approuver l'introduction des tests aléatoires. Cela a été retardé, pour diverses raisons, notamment par certains aspects touchant les relations de travail, et nous nous attendions à avoir aujourd'hui obtenu une réponse. Entre 2014 et 2015, nos chiffres globaux, qui figurent dans votre trousse, ont pratiquement doublé. Nous avons décidé que, malgré l'issue de l'arrêt *Irving*, nous étions en mesure à cette époque de respecter ce critère. Nous n'avions pas le choix et nous avons dû faire quelque chose.

**Le sénateur Pratte :** Donc, les tests aléatoires sont pratiqués depuis 2016?

**Mme MacRae :** Depuis un an, le 8 mai 2017. C'est une mesure complexe et il nous a fallu un peu de temps pour la mettre en œuvre.

**Le sénateur Pratte :** Et vous estimez que vous respectez le critère de l'arrêt *Irving* parce que vous êtes en mesure de démontrer qu'il existe réellement un problème?

**Mme MacRae :** Je ne sais pas si nous respectons le pourcentage mentionné dans *Irving*, mais nous pensons que nous possédons suffisamment de preuves pour démontrer qu'il y a un problème. Dans vos documents, vous pouvez voir le nombre des passagers que nous transportons. Malgré la décision de la Cour suprême dans *Irving*, nous pensons que les transports publics constituent un cas particulier. Notre milieu de travail est la ville de Toronto. Cela a des répercussions considérables. Que ce pourcentage soit respecté ou non, nous nous intéressons principalement au nombre des incidents. En 11 mois, nous avons eu 43 cas de tests aléatoires.

**The Chair:** Are they alcohol or drug?

**Ms. MacRae:** A mixture, heavily weighted towards drugs. What is not in your materials is 100 per cent of our incidents from a post-incident perspective are drugs. What that tells us is that we have a real challenge. While we can more readily detect alcohol, drugs are very challenging to detect.

**Senator Pratte:** I'm sorry, what is an incident in the statistics?

**Ms. MacRae:** An incident would be in a random circumstance where somebody has been identified to take a random test and has either blown an alcohol level that surpasses our cut-off or a drug. You will see in the statistics two or three incidents of refusals, but for the most part they are positive results. It's broken down for you.

**Senator Pratte:** Thank you very much.

**Ms. MacRae:** You're welcome.

**Senator Sinclair:** I gather from Senator Carignan's question that you're asking us to really deal with a labour issue here. I don't imagine you're asking us to criminalize the conduct of employers for failing to put in place a random drug testing system, are you? I want to be clear on that.

**Mr. Leck:** That's correct. I've followed the developments here to some degree, and I'm not a criminal defence lawyer, but my take on it is that the technology may have problems in terms of meeting this beyond a reasonable doubt threshold. I just don't think you're there yet to do that. I think it's equally effective if you have legislation that is non-criminal legislation to regulate these drug and alcohol tests in the workplace.

**Senator Sinclair:** I'm glad we agree because I couldn't see any way that your suggestion would fit into a Criminal Code context. But I do see the labour law issue here, so I wanted to ask a couple of questions to clarify what you're getting at.

It's very clear that this committee is being asked to consider two pieces of criminal legislation, and you're asking us to look at the issue from a labour standpoint as well. I'm not sure that we're well placed to do that. Assuming the others don't agree with me, do you have a legal definition or a definition of safety-sensitive workplaces that will help us? Obviously, driving big trucks, flying airplanes and driving trains are clear, but what else are we talking about here?

**Le président :** S'agissait-il d'alcool ou de drogue?

**Mme MacRae :** Un mélange, mais surtout des drogues. Ce qui ne figure pas dans vos documents c'est que la totalité des incidents examinés d'un point de vue post-incident concerne les drogues. Cela nous indique qu'il y a un problème grave. Nous pouvons plus facilement dépister l'alcool, mais les drogues sont très difficiles à dépister.

**Le sénateur Pratte :** Excusez-moi, mais qu'est-ce qu'un incident dans les statistiques?

**Mme MacRae :** Un incident est un cas aléatoire où quelqu'un doit subir un test aléatoire et dont les résultats sont supérieurs au niveau d'alcool permis ou concernent une drogue. Vous trouverez dans les statistiques deux ou trois cas de refus, mais la plupart du temps, il s'agit de résultats positifs. Ces résultats sont ventilés pour vous.

**Le sénateur Pratte :** Je vous remercie.

**Mme MacRae :** Bienvenue.

**Le sénateur Sinclair :** Je déduis de la question du sénateur Carignan que vous nous invitez en réalité à régler un problème de relations de travail. Je ne pense pas que vous nous demandiez de criminaliser le comportement des employeurs qui n'ont pas mis sur pied un système de tests aléatoires pour les drogues? J'aimerais que cela soit clair.

**M. Leck :** C'est exact. J'ai suivi d'assez près cette question et je ne suis pas criminaliste, mais je crois comprendre que la technologie pose un problème lorsqu'il s'agit d'apporter une preuve au-delà de tout doute raisonnable. Je ne pense pas que nous soyons aujourd'hui en mesure de le faire. Je pense qu'il est tout aussi efficace de disposer de mesures législatives non pénales pour réglementer les tests de dépistage de l'alcool et des drogues en milieu de travail.

**Le sénateur Sinclair :** Je suis heureux de voir que nous sommes d'accord parce que je ne voyais pas comment votre suggestion pourrait s'adapter au contexte du Code criminel. Je constate cependant qu'il y a effectivement un problème de relations de travail et je voulais donc vous poser quelques questions pour préciser quel était votre objectif.

Il est très clair que le comité est invité à examiner deux mesures législatives pénales et vous nous demandez d'examiner la question également du point de vue des relations de travail. Je ne suis pas sûr que nous soyons bien placés pour le faire. Je pense que tous les autres ne seront pas d'accord avec moi, mais je voudrais savoir si vous avez, pour nous aider, une définition juridique ou une définition de ce qu'est un milieu de travail où il y a un risque pour la sécurité. Bien évidemment, conduire de gros camions, piloter des avions et conduire des trains sont des cas évidents, mais quelles sont les autres activités qui sont également visées par cela?

**Mr. Leck:** I will let Megan fill in the details, but essentially it's not an industry as much as it is employee positions. It's safety-sensitive employee positions, and Megan can elaborate in terms of how we define that.

**Senator Sinclair:** The reason I ask that is because it could also include doctors, nurses and other people in other fields and professions. I'd like to know what you mean by it.

**Ms. MacRae:** In our workplace, we have various categories, but I'll answer that question more broadly with respect to the groups we've been working with to raise awareness to the concerns that workplaces have over the past several years. That runs the gamut from petroleum type, pulp and paper mills, transportation, which is heavily focused, and trucking. We've been focused in those spaces in particular, and you'll hear more about that from the next panel, including a list of the various associations and the employers that TTC has been working with.

**Senator Sinclair:** Ms. Léveillé, did you want to add to that?

[*Translation*]

**Ms. Léveillé:** For our part, I have spoken a lot about heavy vehicle drivers but we must not forget that there are other safety-sensitive positions such as those of the mechanics who repair those vehicles, or the forklift drivers who sometimes carry huge rolls of paper that weight several tonnes.

That said, the difference is that the heavy vehicle driver is constantly on the move. And so it is difficult to monitor and track him or her. In the case of the other two types of workers, they are of course on site and there can be several people who can observe their behaviour. I think there might be a distinction to be made between those positions, or a separate category. Even if to our eyes there are risks, on our side it's rather the monitoring and follow-up aspect that is difficult for employers.

[*English*]

**Senator Sinclair:** Thank you. Do you anticipate an increasing need for this kind of an approach in the workplace because you anticipate there will be a rising situation of problems because of the legalization of marijuana?

**Ms. MacRae:** We believe that the challenges in workplaces related to substance use certainly predate the legalization of cannabis. We would suggest to you that workplaces have been ill-equipped to deal with this issue. It is an existing problem that

**M. Leck :** Je vais laisser Megan vous fournir les détails, mais essentiellement, il ne s'agit pas tant de l'industrie concernée que du poste occupé par l'employé. Ce sont les postes à risque pour la sécurité et Megan peut vous en dire davantage sur la façon dont nous définissons cela.

**Le sénateur Sinclair :** Je pose la question parce que cela pourrait comprendre également les médecins, les infirmières et d'autres personnes qui travaillent dans d'autres domaines et d'autres professions. J'aimerais savoir ce que vous entendez par-là.

**Mme MacRae :** Dans notre milieu de travail, il y a diverses catégories, mais je vais répondre à cette question de façon plus large pour ce qui est des groups avec lesquels nous travaillons en vue de les sensibiliser aux préoccupations que soulèvent les lieux de travail depuis ces dernières années. Cela va de l'exploitation pétrolière, aux usines de pâte et papier, au transport, un domaine axé sur la sécurité, et au camionnage. Nous avons concentré nos efforts sur ces secteurs et vous allez en entendre davantage de la part des témoins suivants, qui vous fourniront notamment une liste des diverses associations et employeurs avec lesquels la TTC a collaboré.

**Le sénateur Sinclair :** Madame Léveillé, vouliez-vous ajouter quelque chose?

[*Français*]

**Mme Léveillé :** De notre côté, j'ai beaucoup parlé des conducteurs de véhicules lourds, mais il ne faut pas oublier d'autres postes sensibles en matière de sécurité, comme les mécaniciens qui réparent ces véhicules, les caristes qui sont les conducteurs de chariots élévateurs qui transportent parfois de gros rouleaux de papier qui pèsent plusieurs tonnes.

Cela dit, la distinction, c'est que le conducteur de véhicule lourd est constamment en déplacement. Il est donc difficile de le surveiller et d'en faire un suivi. Dans le cas des deux autres types de travailleurs, évidemment, ils sont sur des lieux où il peut y avoir plusieurs personnes pour constater leurs comportements. Je pense qu'il y a peut-être une catégorie ou une distinction à faire entre ces postes. Même si, à nos yeux, ils comportent des risques, c'est plutôt l'aspect de suivi et de contrôle qui échappe aux employeurs de notre côté.

[*Traduction*]

**Le sénateur Sinclair :** Merci. Pensez-vous qu'une telle approche en milieu de travail sera de plus en plus nécessaire parce que vous prévoyez que la légalisation de la marijuana va augmenter le nombre des situations problématiques?

**Mme MacRae :** Nous estimons que les défis que pose en milieu de travail la consommation de drogue sont bien sûr antérieurs à la légalisation du cannabis. Nous pensons que les lieux de travail sont mal équipés pour contrôler ce phénomène.

is only going to be aggravated. So yes, we expect the problem to be aggravated, but I cannot suggest to you that we don't recognize that the challenge was there previous to this bill. However, we need to be cognizant of the increasing alarm.

C'est un problème qui existe et qui va certainement s'aggraver. De sorte que oui, nous pensons que le problème va s'aggraver, mais je ne voudrais pas que vous pensiez que nous ne savons pas que ce défi existait avant la présentation de ce projet de loi. Nous devons toutefois être sensibles au fait que ces dangers s'aggravent.

**Senator Sinclair:** Madame Léveillé?

**Le sénateur Sinclair :** Madame Léveillé?

[*Translation*]

[*Français*]

**The Chair:** Ms. Léveillé, did you hear Senator Sinclair's question? What impact do you think the legalization of cannabis and its use could have on safety within your industry?

**Le président :** Madame Léveillé, avez-vous entendu la question du sénateur Sinclair? Quel pourrait être l'impact de la légalisation du cannabis et de son usage sur la sécurité au sein de votre industrie?

**Ms. Léveillé:** In fact, we don't necessarily expect an increase in consumption by truck drivers, especially in the case of those who transport merchandise to the United States. Nothing will change for them because they are already subject to monitoring. However, this is speculation.

I'm straying from the topic of random tests, but regarding increased consumption, we mustn't forget that heavy vehicle drivers are not alone on the road. There are also all of the other drivers, whose consumption might increase. There could be more people on the roads who will have consumed cannabis, which gives rise to concerns about the number of police officers who will be present.

**Mme Léveillé :** En fait, on ne s'attend pas nécessairement à ce qu'il y ait une hausse de la consommation de la part des conducteurs, surtout pas dans le cas de ceux qui font du transport aux États-Unis. Pour eux, il n'y a rien qui change, car il sont déjà assujettis à des contrôles. Par contre, ce sont des spéculations.

Je m'éloigne un peu des tests aléatoires, mais, en ce qui a trait à la hausse de la consommation, il ne faut pas oublier que, sur la route, il n'y a pas que des conducteurs de véhicules lourds. Il y a aussi tous les autres conducteurs parmi lesquels il risque peut-être d'y avoir une hausse de la consommation. Il pourrait donc y avoir plus de personnes sur le réseau routier qui auront consommé, d'où les préoccupations liées au nombre de policiers qui seront présents.

For us and for the drivers, this represents another challenge, since they have to share the road with these people who are not professional drivers. It may become a problem in the sense that the majority of accidents are not necessarily caused by heavy vehicle drivers, but rather by the other drivers. We have statistics to back that up. That is a big concern for us regarding the work to be done by police officers and those who monitor the general population that will be on the road with our professional drivers.

Pour nous et les chauffeurs, cela représente un autre défi, puisqu'ils doivent partager la route avec ces gens qui, eux, ne sont pas des conducteurs professionnels. Cela peut devenir un problème dans le sens où la majorité des accidents ne sont pas causés nécessairement par des conducteurs de véhicules lourds, mais plutôt par les autres usagers. Nous avons des statistiques à l'appui. C'est une grande préoccupation pour nous quant au travail qui devrait être fait par les policiers et les contrôleurs en ce qui a trait à la population en général qui circule avec nos conducteurs professionnels.

**The Chair:** Thank you.

**Senator Dupuis:** My question will be very brief and concerns setting the limit at 10 nanograms. Could you explain what led you to set that limit at 10? What scientific data did you have?

**Le président :** Merci.

**La sénatrice Dupuis :** Ma question sera très brève et porte sur l'établissement du niveau à 10 nanogrammes. Pouvez-vous nous expliquer ce qui vous a amené à établir cette limite à 10? Quelles données scientifiques aviez-vous?

[*English*]

[*Traduction*]

**Ms. MacRae:** It was the advice of our expert. We have a forensic toxicologist, a forensic psychologist and experts in addiction medicine. There's a summary of their credentials in your package. It was purely at the advice of our expert evidence and extensive reports in conjunction — and this is very important — with the heavily unionized industry within which we work.

**Mme MacRae :** Nous avons suivi l'avis de notre expert. Nous avons un toxicologue médico-légal, un psychologue médico-légal et des experts en toxicomanie. Il y a un résumé de leurs qualifications dans votre trousse. Nous avons simplement suivi l'avis de nos experts et des rapports détaillés qui les accompagnent — et cela est très important — en tenant compte

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** Excuse me. Do you have any data in your documents that can be made public? I don't want to force you to reveal anything.

[*English*]

**Ms. MacRae:** All of them are public and we'd be happy to send them. They were all submitted with our affidavit for injunction.

**The Chair:** Thank you very much.

[*Translation*]

**Senator Carignan:** I don't know if you provided specific figures, but in your testimony to the House of Commons, it says that from the time when you put in place random tests on May 8, in less than five months, you had 16 positive results and over 50 per cent of these were for cannabis. Did I understand the data correctly? What are the figures today, if we can update them?

[*English*]

**Ms. MacRae:** That is in a separate package that was just issued this morning. There are 43 results, two or three of which I believe were refusals. But the trend there continues in that approximately 50 per cent of those positive results are for marijuana. Again, that's 43 in the 11 months.

[*Translation*]

**Senator Carignan:** Out of how many employees?

[*English*]

**Ms. MacRae:** That works out to just under 2 per cent of employees, so in the 11 months since we've introduced the program, the positive rates have gone from 3.8 per cent to 1.8 per cent.

**The Chair:** Thank you for the figures, by the way. I think they are very helpful.

**Senator McIntyre:** This is more of an observation. *Irving* is often cited, which is a 2013 decision from the Supreme Court of Canada, but we have to remember it was a split decision of the Supreme Court, with a strong dissent by three justices, including the Chief Justice, so that decision needs to be reviewed down the road.

**Ms. MacRae:** Yes, we agree.

du fait que l'industrie dans laquelle nous travaillons est fortement syndicalisée.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Excusez-moi. Est-ce qu'il y a des données qui sont publiques dans vos documents? Je ne veux pas vous obliger à révéler quoi que ce soit.

[*Traduction*]

**Mme MacRae :** Tous ces documents sont publics et nous nous ferons un plaisir de vous les envoyer. Ils ont tous été présentés avec notre affidavit relatif à l'injonction.

**Le président :** Je vous remercie.

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Je ne sais pas si vous avez fourni les nombres précis, mais dans votre témoignage à la Chambre des communes, il est indiqué que, à partir du moment où vous avez mis en place des dépistages aléatoires le 8 mai, en moins de cinq mois, vous aviez déjà obtenu 16 résultats positifs, dont plus de 50 p. 100 étaient du cannabis. Ai-je bien compris les données? À combien sont les nombres maintenant si l'on peut les mettre à jour?

[*Traduction*]

**Mme MacRae :** Cela se trouve dans une trousse distincte qui a été distribuée ce matin. Il y a 43 résultats, dont deux ou trois, je crois, étaient des refus, mais la tendance se maintient dans la mesure où près de 50 p. 100 de ces résultats positifs concernent la marijuana. Là encore, cela en fait 43 en 11 mois.

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Sur combien d'employés?

[*Traduction*]

**Mme MacRae :** Cela représente un peu moins de 2 p. 100 des employés, de sorte que, pendant les 11 mois qui ont suivi l'introduction du programme, les résultats positifs sont passés de 3,8 à 1,8 p. 100.

**Le président :** Je vous remercie pour ces chiffres. Je pense qu'ils sont très utiles.

**Le sénateur McIntyre :** Je vais plutôt faire un commentaire. L'arrêt *Irving* est souvent cité, c'est une décision que la Cour suprême du Canada a rendue en 2013, mais il ne faut pas oublier que c'était une décision majoritaire de la Cour suprême et qu'il y avait une forte dissidence de trois juges, dont faisait partie la juge en chef, de sorte qu'il faudra sans doute revoir cette décision dans quelque temps.

**Mme MacRae :** Oui, nous le pensons également.

**The Chair:** It's my pleasure to thank you very much for your contribution. It was very much appreciated around the table.

*[Translation]*

Thank you very much, Ms. Léveillé.

*[English]*

I will ask you to withdraw so our next panel can be seated, because we have limited time to use this room tonight. Thank you.

I am privileged to introduce our second panel this afternoon. They are from the Railway Association of Canada, Mr. Gérald Gauthier, Acting President. Welcome, Mr. Gauthier. He is accompanied by Mr. Simon-Pierre Paquette, Legal Counsel, Canadian National Railway. Welcome, Mr. Paquette. We also have the Federally Regulated Employers Transportation and Communications, Mr. Derrick Hynes, Executive Director. Good afternoon, sir. Also, we have the Canadian Ferry Association, represented by Mr. Serge Buy, Chief Executive Officer.

Welcome to all of you. I will invite Mr. Gauthier to make a presentation first, each around five minutes, because, as you will see, there is a lot of interest around the table to question you.

**Gérald Gauthier, Acting President, Railway Association of Canada:** I'm the Acting President of the Railway Association of Canada, which represents more than 50 rail operators consisting of six freight Class 1 railways, 40 local and regional railways as well as many passenger rail operators.

*[Translation]*

Simon-Pierre and I will be pleased to answer your questions at the end in the language of your choice. I gave you a document to which I may refer during the question period. My statement this afternoon will be quite similar to what you have just heard, but we will give you the railway perspective on the issue.

*[English]*

Canada's rail network operates every day, year-round, through all major population and economic centres and goes over some 30,000 road crossings. Our sector employs approximately 30,000 people, many of whom hold safety-critical positions. This includes employees who operate our trains or work in rail traffic control. Our freight railways carry all goods that sustain

**Le président :** Je vous remercie d'avoir participé à nos débats. Nous l'avons tous beaucoup apprécié.

*[Français]*

Merci beaucoup, madame Léveillé.

*[Traduction]*

Je vais vous demander de quitter la salle pour que notre prochain groupe de témoins puisse prendre place, étant donné que nous ne disposons de cette salle que pour un temps limité. Merci.

J'ai le privilège de présenter notre deuxième groupe de l'après-midi : il y a Gérald Gauthier, président intérimaire de l'Association des chemins de fer du Canada. Bienvenue, monsieur Gauthier. Il est accompagné de M. Simon-Pierre Paquette, conseiller juridique, Chemins de fer nationaux du Canada. Bienvenue, monsieur Paquette. Nous allons également entendre M. Derrick Hynes, directeur général de l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale. Bonjour, monsieur. Nous avons également avec nous, M. Serge Buy, chef de la direction de l'Association canadienne des traversiers.

Bienvenue à tous. J'invite M. Gauthier à présenter son exposé; ils seront tous de cinq minutes environ, parce que, comme vous allez le constater, les membres du comité souhaitent vous poser des questions.

**Gérald Gauthier, président intérimaire, Association des chemins de fer du Canada :** Je suis président intérimaire de l'Association des chemins de fer du Canada, qui représente plus de 50 exploitants de lignes de chemin de fer, qui comprennent six lignes de chemin de fer de transport de marchandises catégorie 1, 40 sociétés de chemin de fer locales et régionales ainsi que de nombreux exploitants de lignes de chemin de fer de transport de passagers.

*[Français]*

C'est avec plaisir que Simon-Pierre et moi répondrons à vos questions à la toute fin dans la langue de votre choix. Je vous ai laissé un document auquel j'aurai peut-être l'occasion de me référer durant la période des questions. Mon exposé cet après-midi ressemblera beaucoup à ce que vous venez d'entendre, mais vous aurez l'aspect ferroviaire de la question.

*[Traduction]*

Au Canada, les chemins de fer fonctionnent tous les jours, toute l'année, et rejoignent tous les grands centres économiques, démographiques; ils traversent plus de 30 000 passages à niveau. Notre secteur emploie environ 30 000 personnes, dont la plupart occupent des postes à risque. Cela comprend les employés qui conduisent nos trains ou qui travaillent dans le domaine du contrôle de la circulation ferroviaire. Nos trains de marchandises

Canada's economy and its people, including many dangerous goods.

We are committed to running the safest rail network possible. A key part of this is ensuring that railway employees are fit to work. Our industry is concerned that the legalization of marijuana will contribute to further normalize its use and will increase at-risk behaviour in the workplace.

In its November 2016 final report, the Task Force on Cannabis Legalization and Regulation highlighted the importance of addressing the safety implications of workplace impairment arising from the consumption of marijuana in safety-sensitive settings such as transportation. However, workplace impairment has not been addressed in either bill relating to marijuana.

The continued absence of a regulatory structure to proactively screen for employee impairment can compromise safety in Canada. By introducing Bill C-46, the government was primarily seeking to ensure that people who consume marijuana and alcohol do not get behind the wheel and drive. This reflects a shared apprehension on the part of the government that legalization will increase at-risk behaviour in a way that must be addressed by Parliament. However, the absence of any proactive measures to secure safety-sensitive workplaces from increased at-risk behaviours is a notable omission.

The inability to pre-emptively detect if a train operator is impaired, such as through random testing, can compromise rail safety. This is particularly the case in a context where marijuana, a substance that negatively affects vigilance, depth perception and reaction times, would become freely available for recreational consumption by anyone in Canada.

Implementing measures to determine if workers in safety-critical positions are impaired would be a major step in improving railway safety. To accomplish this, we need a common framework established by Parliament, an established impairment level along with a government-mandated standard for instruments to detect impairment. Introducing these, with increased employee education and research on impairment, would help create a more robust safety regime to help improve workplace safety.

U.S. rail legislation not only permits random testing but indeed statutorily requires it from anyone operating trains in the U.S., including Maintenance of Way employees. Canadian

transportent tous les produits dont ont besoin notre économie et les Canadiens, y compris de nombreux produits dangereux.

Nous voulons que notre réseau ferroviaire soit le plus sûr au monde. Un élément essentiel de tout cela consiste à veiller à ce que les employés des chemins de fer soient aptes à travailler. Notre industrie est inquiète parce que la légalisation de la marijuana va contribuer à banaliser son emploi et risque d'augmenter les comportements à risque en milieu de travail.

Dans son rapport final de novembre 2016, le Groupe de travail sur la réglementation et la légalisation du cannabis a insisté sur la gravité des répercussions sur la sécurité en milieu de travail de la consommation de la marijuana et de l'affaiblissement des facultés qui y est associé dans les secteurs à risque, comme le transport. Cependant, l'affaiblissement des facultés en milieu de travail n'est pas un aspect dont traitent les deux projets de loi touchant la marijuana.

L'absence d'une structure réglementaire ayant pour but de dépister activement l'affaiblissement des facultés des employés risque, si elle se poursuit, de compromettre la sécurité au Canada. En présentant le projet de loi C-46, le gouvernement visait principalement à éviter que les personnes qui consomment de la marijuana et de l'alcool conduisent des véhicules. Cet objectif reflétait la crainte qu'avait le gouvernement que la légalisation augmente les comportements à risque et qu'il convenait donc que le législateur intervienne. Cependant, l'absence de toute mesure proactive en vue de garantir la sécurité des lieux de travail à risque contre l'augmentation des comportements à risque est une omission grave.

L'incapacité de dépister au départ si les facultés du conducteur d'un train sont affaiblies, notamment grâce à des tests aléatoires, risque de compromettre la sécurité du transport ferroviaire. Cela est particulièrement vrai dans un contexte où la marijuana, une substance qui réduit la vigilance, la perception de la profondeur de champ et les temps de réaction, sera librement disponible pour la consommation récréative par qui que ce soit au Canada.

L'adoption de mesures permettant de savoir si les travailleurs qui occupent des postes à risque ont leurs facultés affaiblies serait un élément qui améliorerait grandement la sécurité du transport ferroviaire. Pour y parvenir, il convient d'adopter un régime commun établi par le législateur, un seuil associé clairement à l'affaiblissement des facultés combiné à des normes établies par le gouvernement concernant les dispositifs utilisés pour dépister l'affaiblissement des capacités. L'introduction de telles mesures, combinée à une formation supplémentaire des employés dans ce domaine et à de la recherche sur l'affaiblissement des facultés, aurait pour effet de créer un régime de sécurité plus solide qui renforcerait la sécurité en milieu de travail.

La législation des États-Unis concernant les chemins de fer autorise non seulement les tests aléatoires, mais elle exige que quiconque conduit un train aux États-Unis, y compris les

railway employees crossing into the U.S. are also subject to such regulations, including random testing. This is a well-accepted safety standard, and we see no reason why Canadian and U.S. regulations on such a critical issue should continue to differ.

[*Translation*]

I'll spare you by skipping some paragraphs. I'll quickly jump to the conclusion.

[*English*]

We must protect our critical transportation network, public safety and employee safety, and the safety of our community and environment depend upon it. This is why we are here today requesting measures aimed at proactively securing Canada's transportation infrastructure with increased risk of impairment be put in place to accompany the marijuana legislation. We strongly believe that these steps are necessary to ensure we can maintain our commitment to running the safest rail network possible.

**The Chair:** Thank you.

**Derrick Hynes, Executive Director, Federally Regulated Employers Transportation and Communications:** Thank you, chair and committee members, for this opportunity to present on Bill C-46.

I represent FETCO, an employers association of federally regulated firms in transportation and communications. We have existed as an association for over 30 years. Our members employ about 500,000 workers or nearly two thirds of all workers in the federal private sector. FETCO members are household name organizations. A list of our members is found in the appendix to the submission that we will leave with you today.

It is important that I paint a picture of the work our members do to get a full understanding of the safety risk of which we will speak today. FETCO members employ the following: Air traffic controllers, crane operators, heavy equipment operators, pilots, train conductors, train engineers and truck drivers, to name a few.

It's important to note that FETCO has been collaborating on this issue for the past two years with a wide range of employers and employer associations, both federally and provincially regulated. The tie that binds all these organizations together is

employés chargés de l'entretien des voies, en subisse un. Les employés des chemins de fer canadiens qui travaillent aux États-Unis sont également assujettis à ces règlements, y compris aux tests aléatoires. C'est une norme de sécurité bien acceptée et nous ne voyons pas pourquoi la réglementation canadienne et celle des États-Unis dans un domaine aussi essentiel devraient continuer à être différentes.

[*Français*]

Je vous épargnerai la lecture de certains paragraphes. Je vais passer rapidement à la conclusion.

[*Traduction*]

Nous devons protéger notre réseau de transport, assumer la sécurité du public et celle des employés, étant donné que la sécurité de notre société et celle de l'environnement en dépendent. C'est la raison par laquelle nous sommes venus ici demander que soient prises des mesures visant à sécuriser l'infrastructure canadienne du transport pour accompagner la législation relative à la marijuana en raison de l'aggravation du risque de l'affaiblissement des capacités. Nous sommes fermement convaincus que ces mesures sont nécessaires si nous voulons vraiment assurer le mieux possible la sécurité du transport ferroviaire.

**Le président :** Merci.

**Derrick Hynes, directeur général, Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale :** Je remercie le président et les membres du comité de nous offrir la possibilité de présenter un exposé au sujet du projet de loi C-46.

Je représente l'ETCOF, une association des employeurs des transports et communications de régie fédérale. Notre association a vu le jour il y a plus de 30 ans. Nos membres emploient quelque 500 000 travailleurs, soit près des deux tiers des employés du secteur privé sous réglementation fédérale. Les membres de l'ETCOF sont des organisations bien connues. Vous trouverez une liste de nos membres dans l'annexe du mémoire que nous vous remettrons aujourd'hui.

Il importe que nous précisions la nature des activités menées par nos membres afin que vous cerniez bien le risque pour la sécurité qui nous préoccupe. Les organisations membres de l'ETCOF emploient des contrôleurs de la circulation aérienne, des grutiers, des conducteurs d'équipement lourd, des chefs et des mécaniciens de train, des pilotes et des conducteurs de camion, pour ne nommer que ces exemples.

Il est important également de souligner que depuis deux ans, l'ETCOF étudie, en collaboration avec un large éventail d'employeurs et d'associations patronales du secteur sous réglementation fédérale et provinciale, la question dont est saisi le comité. Nos organisations membres ont comme point commun

that they all engage in safety-sensitive work where workplace and public safety concerns are paramount.

Our key message is this: With the introduction of Bill C-46 and its companion bill, Bill C-45, the Government of Canada has failed to address the impact of recreational marijuana on the workplace. This is a serious oversight with potentially catastrophic consequences for workers, employers and the public at large. There is already a safety gap in Canada as it relates to the presence of alcohol and drugs in the workplace. The legalization of cannabis is only going to make this problem worse.

Evidence from U.S. states that have already legalized cannabis, such as Colorado, reveal startling trends. The data shows that consumption is going to increase when legalization occurs. This matters to employers. We know the same increase in use is going to find its way into safety-sensitive workplaces.

We, therefore, ask that your committee amend Bill C-46 in such a way to introduce a mandatory alcohol and drug testing framework in safety-sensitive federal workplaces that focuses on the full complement of testing approaches — pre-employment, reasonable cause, post-incident, return to work and random.

A framework will accomplish several objectives. First, it will serve as a deterrent for individuals being at work under the influence of alcohol or drugs. Simply put, random alcohol and drug testing works. It is a preventive measure that changes behaviour and enhances safety.

Second, it will bring Canada in line with other jurisdictions in this important public and workplace safety space. Testing regimes exist in Australia, Great Britain, India and the United States, as just a few examples. The U.S. has been mandating random alcohol and drug testing in transportation since 1995. Canadian companies operating cross-border, such as railways and trucking companies, must follow these mandatory rules while operating in the U.S.

Third, a new legislative framework in Canada will provide certainty for all parties — employees, unions and employers. Uniform, mandatory rules will apply in all workplaces. Policy will be set by the government, consistent with all other workplace safety rules in the federal sector, and costly, lengthy and confusing legal proceedings will be avoided.

qu'elles exercent toutes leurs activités dans un domaine critique pour la sécurité, c'est-à-dire où la sécurité au travail et la sécurité publique sont primordiales.

Notre message clé est le suivant : dans le projet de loi C-46 et son pendant, le projet de loi C-45, le gouvernement du Canada omet de tenir compte de l'incidence qu'aura sur le milieu de travail la consommation de marijuana à des fins récréatives. Ce regrettable oubli pourrait avoir des conséquences catastrophiques sur les travailleurs, les employeurs et le public en général. La politique de sécurité du Canada comporte déjà une faille en ce qui a trait à la présence d'alcool et de drogue en milieu de travail. La légalisation du cannabis ne peut qu'aggraver ce problème.

Les données provenant des États américains qui ont légalisé l'usage du cannabis, comme le Colorado, laissent entrevoir des tendances inquiétantes. Selon ces données, la consommation de cannabis est vouée à augmenter après avoir été légalisée. Cette tendance a de quoi inquiéter les employeurs. En effet, nous savons qu'elle finira par gagner les milieux de travail critiques pour la sécurité.

C'est pourquoi nous demandons que le comité amende le projet de loi C-46 de manière à mettre en place un cadre de dépistage d'alcool et de drogue d'application obligatoire dans les milieux de travail sous réglementation fédérale qui sont critiques pour la sécurité. Ce cadre devrait prévoir un éventail complet de tests : dépistage préalable à l'embauche, dépistage en raison d'un motif raisonnable, dépistage à la suite d'un accident, dépistage préalable au retour au travail et dépistage aléatoire.

Un tel cadre contribuera à la réalisation de plusieurs objectifs. Premièrement, il dissuadera les employés de travailler sous l'effet de l'alcool ou de drogue. En bref, le dépistage aléatoire est une mesure préventive efficace qui modifie les comportements et améliore la sécurité.

Deuxièmement, un tel cadre permettra au Canada de se mettre au diapason d'autres administrations à l'égard de cet important enjeu de sécurité publique et professionnelle. En effet, l'Australie, la Grande-Bretagne, l'Inde et les États-Unis, pour ne nommer que ces pays, se sont déjà dotés d'un régime de dépistage. Aux États-Unis, le dépistage d'alcool et de drogue est obligatoire dans le secteur des transports depuis 1995 et les entreprises canadiennes qui souhaitent exercer leurs activités de l'autre côté de la frontière, comme les sociétés ferroviaires et les sociétés de camionnage, doivent se plier à cette obligation.

Troisièmement, l'instauration d'un nouveau cadre législatif au Canada rassurera toutes les parties, soit les employés, les syndicats et les employeurs, car les mêmes règles s'appliqueront à tous les milieux de travail. Le gouvernement établira des politiques conformes aux autres règles de sécurité au travail en vigueur dans les secteurs sous réglementation fédérale et de longues procédures judicieuses coûteuses et déroutantes pourront être ainsi évitées.

While workplace safety in the federal sector is mandated under Part II of the Canada Labour Code and the associated Canadian Occupational Health and Safety Regulations, these documents are largely silent on the issue of workplace impairment. The unfortunate result is that the rules get established by judges and arbitrators. There are dozens of cases that point in many different directions. Employers are confused as to how, when and where they can undertake alcohol and drug testing. Clear direction is required from government.

Here are some excerpts from the dissent in one of the leading cases, the ***Irving Pulp and Paper*** case, at the Supreme Court of Canada:

> The New Brunswick legislature has within the scope of its legislative authority the power to take drug and alcohol testing outside the purview of the collective bargaining process . . . some experts have suggested there is an "overwhelming argument" in this country for "legislative direction and definition that would add consistency, uniformity of meaning and predictability for all workplace stakeholders." . . .That decision, however, is one for the New Brunswick legislature and not for this court. . . .

Further, the ground is shifting in Canada as awareness around workplace impairment improves. The Canadian Nuclear Safety Commission just moved forward, in November of 2017, with fitness-for-duty regulations that include alcohol and drug testing, including random testing. The Transportation Safety Board, also in November of 2017, in the Carson Air crash, strongly endorsed the use of alcohol and drug testing, including random testing, for the aviation industry. There is a noticeable legislative gap in Canada that needs to be addressed.

Finally, a quick note about privacy: Some groups will argue that alcohol and drug testing infringes an individual's privacy. Yet Bill C-46, will allow random roadside alcohol testing. This is thought by government to meet the Charter test. If privacy rights are outweighed for an individual driving a single automobile on a highway, the same logic must apply to a pilot flying a plane with 200 passengers, a train conductor hauling 50 cars of chemicals, a bus driver carrying 60 passengers, a trucker operating on a major highway or any worker whose workplace actions could impact the life of a co-worker or the public.

Même si la sécurité en milieu de travail dans le secteur fédéral constitue une obligation en vertu de la partie II du Code canadien du travail et du Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail qui en découlent, ces textes sont en grande partie muets sur la question des facultés affaiblies au travail. Ce silence a pour résultat regrettable que les règles sont fixées par les juges et les arbitres qui parviennent à autant de conclusions différentes. Les employeurs ne savent plus comment, quand et où ils peuvent procéder à des tests de dépistage d'alcool et de drogue. Le gouvernement doit établir une ligne de conduite claire à cet égard.

Voici quelques extraits représentatifs de la divergence d'opinions qui est apparue dans l'une des causes faisant jurisprudence, soit celle de ***Pâtes & papier Irving*** que la Cour suprême du Canada a rendue :

> Dans l'exercice de son pouvoir législatif, le législateur du Nouveau-Brunswick a le pouvoir de soustraire les tests de dépistage de drogue et d'alcool au processus de négociation collective... certains experts ont indiqué qu'il est évident dans notre pays qu'une « directive et une définition législative ajouteraient de la cohérence, de l'uniformité et de la prévisibilité pour tous les intervenants du milieu de travail ». Cette décision revient toutefois au législateur du Nouveau-Brunswick et non à la Cour...

En outre, les mesures de sensibilisation relatives aux facultés affaiblies au travail font en sorte que les perceptions changent au Canada. En novembre 2017, la Commission canadienne de sûreté nucléaire a adopté un règlement sur l'aptitude au travail qui prévoit notamment le dépistage d'alcool et de drogue, y compris les tests aléatoires. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada appuyait fortement, en novembre 2017, à la suite de l'écrasement d'un aéronef de Carson Air, le recours au dépistage d'alcool et de drogue, y compris aux tests aléatoires, pour le secteur de l'aviation. Il existe au Canada un vide juridique évident qu'il faudra combler.

Pour terminer, je vous dirais quelques mots sur la question de la vie privée. Certains groupes prétendront que le dépistage d'alcool et de drogue constitue une atteinte à la vie privée. Or le projet de loi C-46 autorisera les contrôles routiers aléatoires de dépistage d'alcool. Or, le gouvernement estime que ce projet de loi respecte les principes de la Charte. Si la sécurité l'emporte sur le droit à la vie privée d'un conducteur automobile voyageant seul, il faut appliquer le même raisonnement à un pilote d'avion transportant 200 passagers, à un chef de train remorquant 50 wagons de produits chimiques, à un conducteur d'autobus transportant 60 passagers, à un conducteur de camion circulant sur une grande autoroute ou à n'importe quel travailleur dont les actions pourraient bouleverser la vie d'un collègue de travail ou d'un membre du public.

We believe a legislated solution is required. We ask that you amend Bill C-46 to accommodate these important concerns.

Nous estimons qu'il convient d'adopter une solution législative. Nous vous invitons à amender le projet de loi C-46 pour tenir compte de ces graves préoccupations.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Hynes.

**Le président :** Merci, monsieur Hynes.

Now, on behalf of the Canadian Ferry Association, Mr. Serge Buy.

Nous allons maintenant entendre, au nom de l'Association canadienne des traversiers, M. Serge Buy.

**Serge Buy, Chief Executive Officer, Canadian Ferry Association:** The Canadian Ferry Association is the national voice for the ferry sector in Canada. Our membership includes ferry owners and operators, including Crown corporations, provincial governments, Indigenous communities, private businesses, municipalities and more. We have some of the leading companies in the marine transportation sector.

**Serge Buy, chef de la direction, Association canadienne des traversiers :** L'Association canadienne des traversiers est le porte-parole national du secteur des traversiers au Canada. Nos membres comprennent des exploitants et propriétaires de traversiers, y compris des sociétés d'État, des gouvernements provinciaux, des collectivités autochtones, des entreprises privées, des municipalités, par exemple. Les grandes sociétés du secteur du transport maritime comptent parmi nos membres.

With about 55 million passengers, 21 million vehicles and billions of dollars worth of goods transported annually, the ferry sector is a crucial part of Canada's transportation infrastructure. We reach communities that cannot be reached otherwise, and it is important for those communities.

Avec près de 55 millions de passagers, 21 millions de véhicules et des milliards de dollars de marchandises transportées annuellement, le secteur du transport traversier est un élément essentiel de l'infrastructure des transports canadiens. Nous rejoignons des collectivités qui ne peuvent pas être atteintes autrement, et c'est un service qui est important pour ces collectivités.

Our members are committed to the highest safety standards possible. This includes keeping our passengers and crews safe and employing all available means to do so.

Nos membres ont le souci de respecter les meilleures normes de sécurité possible. Cela comprend assurer la sécurité de nos passagers et de nos équipages et d'employer tous les moyens possibles pour le faire.

All across Canada, every day, ferries transport people from one place to another — people to work, patients to hospital, students to school.

Dans l'ensemble du Canada, tous les jours, les traversiers transportent des gens d'un endroit à un autre — ils les amènent au travail, à l'hôpital et à l'école.

Ferries operate — and this is something that needs to be noted — in one of the most extreme environments in Canada, one requiring constant vigilance and where the slightest error can result in a catastrophic loss of life. Indeed, should an incident happen on board a ferry in a remote place, like Haida Gwaii and the Cabot Strait, emergency efforts would not be immediate, and precious time could mean the difference between life and death.

Les traversiers fonctionnent — et c'est un aspect qu'il convient de signaler — dans un des environnements les plus extrêmes au Canada, un environnement qui exige une vigilance constante et où la moindre erreur peut entraîner un nombre catastrophique de victimes. En fait, si un accident survenait à bord d'un traversier dans un secteur isolé, comme le Haida Gwaii et le détroit de Cabot, les secours d'urgence ne pourraient arriver immédiatement et le moindre retard pourrait faire la différence entre la vie et la mort.

Since the government has taken steps toward the legalization of cannabis, we think that it is only prudent that the government also provide the tools to ensure that our transportation system remains safe. This includes random drug testing for employees in safety-sensitive positions.

Étant donné que le gouvernement a pris des mesures visant à légaliser le cannabis, il nous paraît tout simplement prudent que le gouvernement prévoie également des outils qui assurent la sécurité de notre système de transport. Cela comprend les tests aléatoires visant les employés qui occupent des postes à risque.

I note, Senator Sinclair, that you asked a question about the definition of safety-sensitive positions. For our sector, it mainly means all the people on the ferry as, when you are required to evacuate the vessel, all the people need to be answering "present," and be able to work to the best of their capacity.

Vous nous avez demandé, sénateur Sinclair, ce que nous entendons par « postes critiques pour la sécurité ». Dans notre domaine d'activité, cette expression s'applique à toutes les personnes à bord d'un traversier, car, lorsqu'il faut évacuer un navire, tous doivent disposer de tous leurs moyens pour participer de leur mieux aux manœuvres nécessaires.

Prior to the introduction of Bill C-45 and Bill C-46, the federal government's Task Force on Cannabis Legalization and Regulation specifically noted the potential danger of workers in safety-sensitive positions being impaired, specifically citing the transportation sector.

Avant la présentation des projets de loi C-45 et C-46, le Groupe de travail sur la légalisation et la réglementation du cannabis du gouvernement fédéral avait relevé précisément les dangers potentiels posés par des travailleurs occupants des postes critiques pour la sécurité dont les facultés seraient affaiblies, en particulier dans le secteur du transport.

Like other witnesses here, we were surprised to see that the issue of workplace safety was not addressed in either of the bills introduced. This issue is not new. In various ways, industry has been advocating for random drug testing for many years, and alcohol testing as well.

Comme d'autres témoins qui ont comparu devant vous, nous avons été surpris de constater que le problème de la sécurité en milieu de travail n'est abordé dans aucun des projets de loi déposés. Ce n'est pourtant pas un nouveau problème. L'industrie demande depuis plusieurs années, et par divers moyens, le droit de procéder au dépistage aléatoire des drogues, et même de l'alcool, en milieu de travail.

It has been long established that using cannabis can negatively affect the cognitive ability of an individual. For those working in a safety-sensitive position, such as crewing on a passenger vessel, this could pose a serious safety risk. Couple this with the extreme marine environment, and the potential for loss of life rises exponentially. While many of our members have no-tolerance and fitness-for-work policies, they are only able to test employees following an incident, when it is already too late.

On sait depuis longtemps que la consommation de cannabis peut nuire aux capacités cognitives d'une personne. Celles qui occupent des postes critiques pour la sécurité, comme les membres d'équipage sur un navire à passagers, pourraient être à l'origine de risques graves pour la sécurité. Lorsqu'on combine ce type de risques aux dangers du milieu maritime, le risque de perte de vies augmente de façon exponentielle. Si la plupart de nos membres ont des politiques de tolérance zéro en la matière, et qui exigent aussi la pleine aptitude au travail, elles ne peuvent procéder à des dépistages qu'à la suite d'un incident, alors qu'il est en réalité trop tard.

From time to time, ferries are required to respond to marine-related emergencies. This can include search and rescue activities, first aid, CPR, deploying lifeboats and other life-saving endeavours. It is crucial that crew members performing those duties not be impaired.

Les traversiers sont, à l'occasion, tenus de participer à des opérations de secours. Leurs membres d'équipage peuvent alors devoir procéder à des opérations de recherche et de sauvetage, dispenser des premiers soins, faire de la réanimation cardiorespiratoire, mettre à l'eau des canaux de sauvetage et s'adonner à d'autres activités de ce type. Il est alors essentiel que ceux qui participent à ces activités soient en pleine possession de leurs moyens.

As a comparison, the U.S. Department of Transportation's policy on random drug and alcohol testing extends to safety-sensitive positions across all sectors, including marine. This has been a legislated requirement for more than two decades. As some of our ferries make international crossings, this is creating double standards in the industry, where some crews are subject to random drug testing and others are not. As the other witnesses around the table will attest, inconsistencies like this across the transportation sector are creating a double standard in the industry.

Par comparaison, la politique du département américain des Transports sur le dépistage aléatoire des drogues de l'alcool s'étend aux postes critiques pour la sécurité dans tous les secteurs d'activité, y compris dans le secteur maritime. Cela fait plus de 20 ans que la législation américaine impose ces dépistages. Comme les itinéraires de certains de nos traversiers les amènent dans les eaux américaines, cela impose un régime de deux poids deux mesures dans l'industrie, puisque certains équipages peuvent subir des dépistages aléatoires de drogue alors que d'autres n'y sont pas soumis. Comme les autres témoins autour de cette table vous le diront, des incohérences de cette nature dans le secteur des transports se traduisent par l'imposition de deux normes pour des situations identiques.

Our members strongly believe that allowing random drug and alcohol testing would act as a deterrent and is part of a greater risk-mitigation strategy for the transportation sector as a whole. Indeed, this has been the experience of Washington State Ferries. In fact, in my speaking with the HR representative from Washington State Ferries in advance of this appearance, she was

Nos membres sont convaincus que permettre le dépistage aléatoire de drogue et d'alcool aurait un effet dissuasif et s'intégrerait à une stratégie plus large d'atténuation des risques pour l'ensemble du secteur des transports. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé pour les traversiers de l'État de Washington. Je me suis entretenu avec la représentante des ressources humaines des

completely shocked and taken aback when told that Canada does not currently have a random drug and alcohol testing policy. While some other groups have raised the issue of testing infringing on the employee's right to privacy, the Canadian Ferry Association believes that the safety of the sometimes hundreds of passengers on board a vessel must outweigh this. Random testing strikes an appropriate balance between privacy and safety.

Additionally, employers have a responsibility to provide a safe working environment for their employees. In an already dangerous environment, like on board a passenger vessel in inclement weather, having an impaired crew member could be potentially disastrous. Random testing is another way to ensure that workplaces are as safe as possible.

Allowing this legalization to move forward, Bill C-45 and Bill C-46, without legislating the ability for employers, in our case, ferry operators, to ensure that their crews are not impaired is short-sighted. Ultimately, this will lead to endless litigation, as we are seeing with the TTC cases that you heard about a few minutes ago. Policies will be set by judicial intervention rather than the legislative process.

As a collective, we have a responsibility to ensure our transportation system is safe, and allowing random drug testing for safety-sensitive positions is another way toward ensuring this is a reality. Federal leadership is needed on this issue today.

Senators, last week, April 28 marked the National Day of Mourning for workers who have been killed or injured or suffered illnesses due to workplace-related hazards and incidents. We don't want to be here in a couple of years to tell you about incidents created due to legislation that has not been fully thought out.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** Thank you for being with us today.

I have a question for the representatives from Federally Regulated Employers — Transportation and Communications and the Railway Association of Canada. In your brief, you recommend that Bill C-45 be amended. You referred earlier to amending Bill C-46 to include the workplace.

Washington State Ferries en me préparant à comparaître devant vous. Elle n'en croyait pas ses oreilles quand je lui ai expliqué que le Canada n'applique pas actuellement de politique de dépistage aléatoire de drogue et d'alcool. Si certains groupes ont dit craindre qu'un tel dépistage empiète sur les droits à la protection de la vie privée des employés, l'Association des traversiers canadiens estime que la sécurité des centaines de passagers qui se trouvent parfois à bord de nos navires doit l'emporter sur cette préoccupation. Le dépistage aléatoire constitue une solution équilibrée entre la protection des renseignements personnels et la sécurité.

Il y a aussi que les employeurs sont tenus d'assurer un milieu de travail sécuritaire à leurs employés. Dans un contexte déjà dangereux, alors que des conditions de navigation difficiles ne facilitent pas la vie à bord d'un navire de passagers, un membre d'équipage aux facultés affaiblies pourrait avoir des effets désastreux. Le dépistage aléatoire est une autre façon de s'assurer que le milieu de travail est aussi sécuritaire que possible.

Le fait de légaliser dorénavant le cannabis, en adoptant les projets de loi C-45 et C-46, sans autoriser les employeurs, dans notre cas les exploitants de traversiers, à s'assurer que les facultés de leurs membres d'équipage ne sont pas altérées relèverait d'un comportement à courte vue. Nous ferions alors face à des contentieux sans fin, comme dans les cas observés au sein de la Toronto Transit Commission dont vous avez entendu parler il y a quelques minutes. Les politiques seraient alors définies par les tribunaux et non plus par les législateurs.

Nous avons collectivement le devoir de nous assurer que notre système de transport est sécuritaire et permettre le dépistage aléatoire de drogue pour les postes critiques pour la sécurité est une autre façon de le garantir. Il faut aujourd'hui que le gouvernement fédéral exerce son leadership en la matière.

Mesdames et messieurs les sénateurs, la semaine dernière, le 28 avril, c'était le Jour de deuil national qui rend hommage aux personnes qui sont mortes ou qui ont été blessées, ou qui sont devenues malades en milieu de travail ou par suite d'une tragédie en milieu de travail. Nous ne voulons pas avoir à revenir devant vous ici dans quelques années pour vous parler des incidents imputables à une législation à laquelle nous n'aurions pas suffisamment réfléchi.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Merci d'être parmi nous aujourd'hui.

J'aurais une question à poser au représentant de l'Association des employeurs des transports et communications de régie fédérale et à l'Association des chemins de fer du Canada. Dans votre mémoire, vous recommandez que le projet de loi C-45 soit amendé. J'ai compris que vous parliez plutôt d'un amendement au projet de loi C-46 pour y inclure le milieu de travail.

Do you have any statistics? I see that your employer coalition on the legalization of marijuana includes the Railway Association of Canada and the Toronto Transit Commission, which told us earlier that it did not recommend amending Bill C-46. I'd like to get some clarification on that. I'd also like to know whether your members have any data on offences committed by employees while in the U.S., where the rules are stricter, as compared with their conduct here, in Canada.

[*English*]

**Mr. Hynes:** On the first question around Bill C-45, you caught me doing something that I think many of us do, and that is cutting and pasting. This presentation has been used multiple places, and some of the slides have been replicated elsewhere. Our reference and intention today is to speak specifically to Bill C-46, which is why we're here. We've already appeared in front of committee to talk about Bill C-45. Today is exclusively about Bill C-46.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** I asked the question so that you would know we do indeed read the material you send us.

[*English*]

**Mr. Hynes:** What's great about it is that's really at the end, and you got right to the end of the presentation. I don't even get to the end of the presentation, so thank you for doing that.

On the second question, I do not have specific data, but my colleague to my right probably can speak to the U.S. experience because he represents an organization that operates cross-border.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** That's why I asked Mr. Gauthier the question also.

**Mr. Gauthier:** Our members who operate on both sides of the border, like CN, a representative of which is here with me today, have that information. Although it is confidential, I will ask them to send it to you, assuming it remains confidential.

**Senator Dupuis:** Thank you.

**Mr. Gauthier:** Unless Mr. Paquette is prepared to share that information voluntarily. It's up to him.

Avez-vous des données? Je vois dans votre liste d'employeurs qui sont membres de la coalition l'Association des chemins de fer du Canada et aussi la Toronto Transit Commission, qui nous a affirmé tout à l'heure ne pas recommander d'amendement au projet de loi C-46. Je voudrais clarifier cette question et vous demander aussi si vos membres ont des données sur les infractions de leurs employés aux États-Unis, puisque les règles y sont plus sévères, par rapport à ce que vous avez comme données sur leur conduite quand ils sont ici, au Canada.

[*Traduction*]

**M. Hynes :** Lors de la première question sur le projet de loi C-45, vous m'avez surpris en train de faire ce que plusieurs d'entre nous font, c'est-à-dire du couper-coller. Nous avons donné cet exposé à de nombreux endroits, et certaines des diapositives ont été reproduites ailleurs. Nous avons déjà comparu devant ce comité pour vous entretenir du projet de loi C-45 et, aujourd'hui, je vais donc vous parler exclusivement du projet de loi C-46. C'est la raison de notre présence.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Je voulais vous poser la question pour vous rassurer sur le fait que nous lisons le matériel que vous nous envoyez.

[*Traduction*]

**M. Hynes :** Ce qu'il y a de bien à ce sujet, c'est que cela se trouve tout à fait à la fin, et je constate que vous avez lu notre document jusqu'au bout. Je ne m'y suis pas rendu jusque-là dans mon exposé. Je vous en remercie.

Au sujet de la seconde question, je ne dispose pas de données précises, mais mon collègue de droite pourra probablement vous dire comment les choses se passent aux États-Unis parce qu'il représente un organisme qui travaille des deux côtés de la frontière.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** C'est pour cela que je posais la question aussi à M. Gauthier.

**M. Gauthier :** Nos membres qui travaillent des deux côtés de la frontière, comme le CN, dont l'un des représentants m'accompagne aujourd'hui, possèdent cette information. Toutefois, elle est confidentielle, mais je peux m'engager à leur demander de vous la transmettre, sous réserve d'en protéger la confidentialité.

**La sénatrice Dupuis :** Merci.

**M. Gauthier :** À moins que M. Paquette ne soit prêt à divulguer volontairement cette information. C'est à sa discrétion.

**The Chair:** Would you care to comment, Mr. Paquette?

**Simon-Pierre Paquette, Legal Counsel, Canadian National Railway, Railway Association of Canada:** I don't have the information with me, but I would be glad to contact you about that.

That said, senator, you asked about the U.S., so I'd like to read you an excerpt from a 2004 report done by the Federal Railroad Administration, or FRA, the railway regulator in the U.S. It compared the laws in the U.S. with the laws in Canada.

[*English*]

> FRA believes that the measures that have been implemented to date in Canada are neither comparable to the requirements of part 219 —

— title 49 of the U.S. regulations.

[*Translation*]

That's the part that sets out the rules around random testing.

[*English*]

> — nor adequate to safeguard United States railroad operations were Canadian train crews to engage in extensive train operations in the United States.

[*Translation*]

The FRA goes on to say:

[*English*]

> Canadian rule G —

[*Translation*]

— the rule requiring train crews to report for duty free from the influence of drugs or alcohol —

[*English*]

> — has several significant differences from part 219. First, it fails to provide for alcohol and drug testing of railroad employees to detect and deter violations. Prior experience with the Rule G approach in the United States has revealed that such a rule alone, without random and other tests required by part 219, is not effective in detecting and deterring drug and alcohol abuse among safety-sensitive railroad employees.

**Le président :** Voulez-vous faire un commentaire, monsieur Paquette?

**Simon-Pierre Paquette, conseiller juridique, Chemins de fer nationaux du Canada, Association des chemins de fer du Canada :** Je n'ai pas ces données avec moi, mais je serai heureux de communiquer avec vous à ce sujet.

Cela dit, madame la sénatrice, vous avez parlé de l'expérience aux États-Unis. Je voudrais vous citer un extrait d'un rapport qui a été élaboré en 2004 par la FRA, l'autorité réglementaire pour les chemins de fer aux États-Unis, qui procédait à une analyse comparative de l'état du droit aux États-Unis et au Canada.

[*Traduction*]

> La Federal Railroad Administration, la FRA, estime que les mesures qui ont été mises en œuvre au Canada jusqu'à ce jour ne se comparent pas aux exigences du titre 49…

— de la partie 219 de la réglementation américaine…

[*Français*]

Celle-ci contient les exigences sur le dépistage...

[*Traduction*]

> … ni suffisantes pour protéger les activités ferroviaires des États-Unis lorsque des cheminots canadiens participent à d'importantes manœuvres ferroviaires aux États-Unis.

[*Français*]

Et la FRA poursuit ainsi :

[*Traduction*]

> La règle G du Canada…

[*Français*]

— qui est la règle qui requiert que les équipages de train se présentent au travail sans être sous l'influence de drogue ou d'alcool —

[*Traduction*]

> … se distingue par plusieurs points importants de la partie 219 de la réglementation américaine. Tout d'abord, elle ne prévoit pas le dépistage d'alcool et de drogue chez les cheminots pour détecter les contraventions à la réglementation et pour dissuader les contrevenants. L'expérience que les États-Unis ont eue avec la règle G leur a bien montré que la seule application d'une telle règle, sans les dépistages aléatoires et les autres analyses imposées par la partie 219, n'est pas efficace pour détecter les abus d'alcool et de drogue ni pour dissuader les employés

[*Translation*]

I will wrap up with this bit:

[*English*]

> Railroads were able to detect only a relatively small number of Rule G violations owing, primarily, to their practice of relying on observations by supervisors and co-workers —

The TTC spoke to that earlier.

> — to enforce the rule. FRA found there was a "conspiracy of silence" among railroad employees concerning alcohol and drug use.

[*Translation*]

That was the context for why Part 219 expressly set out the purpose of conducting random alcohol and drug testing: deterrence. It's in the legislation, in section 219.601, I believe.

**Senator Boisvenu:** I'd like to thank the witnesses. Your input will certainly help us make Bill C-46 better.

Did I understand correctly that, unlike the Toronto Transit Commission, none of your employers conducts random testing?

**Mr. Gauthier:** We don't conduct random testing because it is not permitted under any legal framework. We conduct testing when an employee is hired for a safety-sensitive position and when an employee is promoted to a safety-sensitive position. We also conduct testing following an incident or before an employee returns to work, but we do not conduct random testing in Canada, of course.

**Mr. Buy:** Not in Canada, but when ferries cross the border, employees are subject to testing.

**Senator Boisvenu:** That means you do not conduct testing unless you have reasonable cause to believe that the individual is impaired. Is that correct?

[*English*]

**The Chair:** Could you say "yes" for the minutes of this committee?

**Mr. Hynes:** What I was saying to that was yes, there are certainly organizations where testing does occur, reasonable cause, pre-employment, post-incident, return to work, those sorts

> occupant des postes critiques pour la sécurité d'en consommer.

[*Français*]

Pour terminer, voici un dernier extrait :

[*Traduction*]

> Les compagnies de chemin de fer n'ont pu détecter qu'un nombre relativement faible de contraventions à la règle G. On pense que cela s'explique par l'habitude de se fier aux observations des superviseurs et des collègues...

La TTC a traité de ce point plus tôt.

> ... pour appliquer cette règle G. La FRA a estimé que les cheminots pratiquaient la « conspiration du silence » au sujet de la consommation d'alcool et de drogue.

[*Français*]

C'est dans ce contexte que la règle 219 contient, dans ses dispositions, une référence expresse pour indiquer que l'objectif qui est poursuivi est précisément la dissuasion, ou « *deterrence* »; c'est dans la législation, à l'article 219.601, je crois.

**Le sénateur Boisvenu :** Merci à nos invités. Il est évident que vos témoignages vont nous aider à améliorer le projet de loi C-46.

Est-ce que j'ai bien compris que, contrairement aux transports en commun de Toronto, aucune de vos entreprises ne fait des tests aléatoires?

**M. Gauthier :** Les tests aléatoires ne sont pas une mesure que nous pratiquons, puisqu'il n'y a pas d'encadrement juridique qui le permette. Nous faisons des tests à l'embauche dans le cas des postes sensibles en matière de sécurité. Nous faisons des tests lorsqu'il y a une promotion à un poste sensible. Nous faisons aussi un test après un accident ou avant un retour au travail, mais nous ne faisons pas de tests aléatoires, pas au Canada, bien sûr.

**M. Buy :** Pas au Canada. Quand les traversiers passent des deux côtés, il y a des tests.

**Le sénateur Boisvenu :** Donc, vous ne faites des tests que si vous avez un soupçon raisonnable de croire que la personne est en état d'ébriété, c'est cela?

[*Traduction*]

**Le président :** Pourriez-vous dire « oui », pour que votre réponse figure au procès-verbal de notre comité?

**M. Hynes :** J'ai répondu qu'il y a effectivement des organismes qui pratiquent le dépistage pour des motifs raisonnables, comme avant l'embauche, après un incident, lors

of things, but not across the board random testing. Our members that operate cross-border, yes, are currently doing random testing on the U.S. side.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Unlike Canada, the U.S. takes a prevention-based approach. Currently, are there any data comparing Canada and the U.S.? Are there any data comparing drug- and alcohol-related incidents in the two countries, any data that would show U.S.-style testing is fairly effective in reducing the number of incidents?

[*English*]

**Mr. Hynes:** This gets back to the question from Senator Dupuis a couple of minutes ago, which I didn't quite fully answer. The appendix for the material we provided does point to some examples in the U.S., in the London Underground and New South Wales. Where random testing protocols have been put in place, the number of positive hits reduces, so it does have that deterring effect that we think means it's successful. That's what we would like to see in the Canadian context as well so that it would then become a preventive measure. It's not meant to be a punishment but a preventive measure so that we change workplace behaviour.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** In the trucking or shipping industry, are there any data that compare incidents in the two countries and that clearly show random testing reduces the risk and therefore saves lives or limits property damage? Are comparative data on Canada and the U.S. available? I believe England does random testing; France, too.

**Mr. Buy:** We don't have any such data right now, senator, but we will try to find some in short order.

**Senator Boisvenu:** Great. Thank you.

**Senator Carignan:** I want to talk specifically about Bill C-46, since a good chunk of your remarks could apply to Bill C-45 as well. Bill C-46 makes it an offence under section 253 for a person to operate any aircraft, railway equipment or motor vehicle with drugs or alcohol in their system. The legislation provides for that offence. The "bizarre" part is that random alcohol testing applies only to individuals operating small vehicles and cars, not aircraft pilots or train conductors. None of those people are subject to random drug testing.

du retour au travail ou pour d'autres motifs de ce genre. Ce dépistage ne se pratique cependant pas de façon aléatoire ni à grande échelle. Oui, nos membres qui travaillent des deux côtés de la frontière font du dépistage aléatoire du côté américain.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** À l'heure actuelle, est-ce qu'il existe des données comparatives entre le Canada et les États-Unis qui, eux, pratiquent une approche préventive? Est-ce qu'il existe des données comparatives quant aux incidents qui impliqueraient une consommation de drogue ou de boisson, entre les deux pays, qui démontraient qu'un système de dépistage à l'américaine offre une certaine efficacité pour réduire le nombre d'incidents?

[*Traduction*]

**M. Hynes :** J'aimerais maintenant revenir à la question que la sénatrice Dupuis a posée il y a quelques minutes, et à laquelle je n'ai pas répondu complètement. L'annexe sur le matériel que je vous ai remise donne quelques exemples survenus aux États-Unis, dans le métro de Londres, et en Nouvelle-Galles du Sud. Lorsque des protocoles de dépistages aléatoires ont été mis en place, le nombre de résultats positifs diminue, ce qui nous semble montrer qu'une telle mesure dissuasive est efficace. C'est ce genre de mesures que nous aimerions voir appliquer dans le contexte canadien pour qu'elle ait un effet préventif. Il ne s'agit pas d'imposer des punitions, mais de prendre des mesures préventives afin de modifier les comportements en milieu de travail.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Si je prends l'exemple du camionnage ou de l'industrie maritime, est-ce qu'on peut comparer les deux pays en termes d'incidents, pour avoir la démonstration, noir sur blanc, que les tests aléatoires réduisent les risques et ont donc un impact quant au nombre de vies sauvées ou à l'ampleur des dégâts matériels? Est-ce qu'il y a des données comparatives entre le Canada et les États-Unis? En Angleterre, il y a ces tests, je crois; en France aussi.

**M. Buy :** Nous n'avons pas de données en ce moment, sénateur, mais nous tenterons d'en trouver rapidement.

**Le sénateur Boisvenu :** Parfait, merci.

**Le sénateur Carignan :** Je vais parler spécifiquement du projet de loi C-46, parce qu'une bonne partie de votre témoignage peut valoir aussi pour le projet de loi C-45. Dans le cas du projet de loi C-46, en particulier, il y a une infraction prévue à l'article 253 concernant la conduite d'un aéronef, de matériel ferroviaire ou d'un véhicule à moteur avec présence de drogue dans le sang. C'est une infraction qui est prévue. Ce qui est « bizarre », c'est qu'il y ait seulement un test aléatoire d'alcool pour les conducteurs de petits véhicules et de voitures,

Have you inquired about that? You have registered lobbyists, so have you contacted the minister's office to ask why random testing applies only to a woman who is driving along in her car, but not to someone who is operating 40 chemical tankers that could explode in the middle of town? Did you ask that question? What was the answer?

[*English*]

**Mr. Hynes:** Yes. We've asked that question multiple times of multiple people. The answer is not always as satisfying as we would like it to be. We have made the exact point you have just made, to anybody who will listen. It seems odd to us that this bill will allow a random roadside alcohol test for someone driving a Prius but not for someone piloting an aircraft or driving a transport truck or some of the examples that we gave earlier. We don't get a satisfactory answer to that question. We wish we did.

On the drug side, I can only assume that this bill did not also include a random drug element because I'm not sure the roadside technology is yet robust enough to allow an immediate response, and we talked about that earlier in the previous panel, to get that immediate response for which a consequence could occur. That can only be the assumption that I draw.

But we are not getting satisfactory answers to that, which is why we keep coming back to the fact that we think this problem requires a legislative solution where we discuss this through the front door to come up with a framework that works to deter this sort of behaviour in the workplace.

[*Translation*]

**Mr. Gauthier:** We are not so much interested in punishment as we are prevention. We want to prevent incidents from happening, which means we need to be able to detect whether an employee has anything in their system before they get on a locomotive and start their route. It also has to do with what is practical. It is not practical for the police to sit at a crossing to flag down a locomotive in order to test the operator. That's not something we really looked at. What we care about, as employers, is being able to conduct testing in the workplace.

mais pas pour les pilotes d'avion et les chefs de train. Il n'y a pas non plus de dépistage aléatoire de drogue pour l'ensemble.

Est-ce que vous avez posé des questions à ce sujet? Vous avez des lobbyistes, et certains sont inscrits au registre; avez-vous posé des questions au cabinet du ministre pour lui demander pourquoi des tests aléatoires sont prévus uniquement pour la dame qui conduit son véhicule et pas pour celui qui conduit 40 citernes de produits chimiques qui peuvent exploser au milieu d'un village? Avez-vous posé la question? Que vous a-t-on répondu?

[*Traduction*]

**M. Hynes :** Oui, nous avons posé cette question à de nombreuses occasions et à un grand nombre de personnes. Les réponses ne sont pas toujours aussi satisfaisantes que nous l'aimerions. Nous avons donné exactement le même argument que vous à toute personne prête à entendre. Nous trouvons quand même curieux que ce projet de loi permette de dépister de façon aléatoire la consommation d'alcool d'un conducteur de Prius, mais pas d'un pilote d'avion, d'un conducteur de camions de transport ni d'une des personnes évoquées dans les exemples que nous vous avons donnés précédemment. Nous n'obtenons pas de réponse satisfaisante à cette question. Nous aimerions pourtant bien en avoir une.

En ce qui concerne la drogue, je ne peux que faire l'hypothèse que ce projet de loi ne fait pas mention d'un dépistage aléatoire de la drogue parce que la technologie de dépistage sur le terrain n'est pas suffisamment aboutie pour permettre d'obtenir une réponse immédiate, et nous avons parlé plus tôt, avec le groupe de témoins précédents, de la nécessité d'obtenir une réponse immédiate qui entraîne une conséquence. Ce n'est là qu'une hypothèse de ma part.

Cela dit, nous n'obtenons pas de réponse satisfaisante à cette question, et c'est la raison pour laquelle nous répétons à l'envi qu'il faut résoudre ce problème au moyen d'une solution législative. Celle-ci nous permettrait de discuter ouvertement d'une telle disposition pour nous doter d'un cadre efficace afin de dissuader les employés de consommer des stupéfiants sur le milieu de travail.

[*Français*]

**M. Gauthier :** Il nous intéresse moins de punir que de prévenir. On veut empêcher qu'un accident se produise, et donc avoir la possibilité de le détecter avant que l'employé monte à bord de la locomotive et entreprenne son parcours. C'est aussi une question pratique. Il n'est pas pratique pour un policier de s'installer à un passage à niveau et de faire signe à une locomotive de s'arrêter pour tester le conducteur. On ne s'est pas vraiment arrêté à cet aspect. Ce qui nous importe, c'est que dans le cadre du travail, nous, les employeurs, puissions faire ces tests.

**Senator Carignan:** However, the two are not mutually exclusive, if I understand you correctly.

**Mr. Gauthier:** That's correct.

**Mr. Buy:** I would like to add something, if I may. Bill C-46 deals with the Criminal Code, but our concerns have more to do with the Canada Labour Code and related legislation. In response to the questions we asked, we were often told that the courts would deal with that aspect. We prefer to be proactive rather than reactive. I think it's important to have sound legislation that prevents this kind of problem, instead of waiting for an incident to occur and having the court rule for everyone.

**Senator Carignan:** Do you agree it's a crime that should be subject to detection?

**The Chair:** Yes, that's the fundamental difference between the two. A previous panel made that point, in fact.

[*English*]

**Senator Gold:** I'll be brief because many of my questions have been answered. Following up on the last point of Mr. Buy, might I invite others to comment on whether, quite apart from your recommendation on Bill C-46, you would in fact also recommend or be happy with a framework that's set out in the context of the Canada Labour Code and the appropriate provincial legislation? Would that meet your safety concerns, which we all share, by the way, in terms of ensuring the safety of both workers and people they serve?

**Mr. Hynes:** What we said on this issue is we're generally agnostic as to where it ends up. We're looking for a solution. The legalization of marijuana has initiated a very important conversation that we need to have. So to amend this bill and point to a change in the Canada Labour Code, if that works from a legislative perspective, we would be supportive of that. If there's another avenue you would recommend that would work better, as obviously this is your expertise and not ours in terms of where it fits and how it gets aligned, we would be supportive of that as well.

[*Translation*]

**Senator Gold:** Mr. Gauthier, do you share that view?

**Mr. Gauthier:** Yes, absolutely. We want to see the problem stemming from the legalization of marijuana fixed, but, as lawmakers, you surely know the best way to do that.

**Le sénateur Carignan :** Par contre, l'un n'empêche pas l'autre, selon ce que je comprends.

**M. Gauthier :** Tout à fait.

**M. Buy :** J'aimerais ajouter une chose. Le projet de loi C-46 s'occupe du Code criminel, mais nos inquiétudes portent plutôt sur le Code du travail et sa législation. Dans nos questions et dans les réponses que nous avons eues, il était souvent indiqué que les cours de justice s'occuperaient de cet aspect. Nous préférons prévenir plutôt que réparer. Je pense qu'il serait important d'avoir une bonne législation qui prévienne ce genre de problème, au lieu d'attendre qu'un accident se produise et qu'une cour décide pour tout le monde.

**Le sénateur Carignan :** Convenez-vous que c'est un acte criminel qui devrait être détecté?

**Le président :** Oui, c'est la distinction fondamentale entre les deux. D'ailleurs, nos témoins l'ont bien souligné antérieurement.

[*Traduction*]

**Le sénateur Gold :** Je serai bref, car j'ai déjà obtenu des réponses à nombre de mes questions. Dans le prolongement du dernier sujet abordé par M. Buy, puis-je vous inviter à nous dire, de façon assez indépendante de votre recommandation sur le projet de loi C-46, si vous seriez prêts à recommander ou seriez satisfaits par l'adoption d'un cadre de travail défini dans le contexte du Code canadien du travail et de la législation provinciale concernée? Cela répondrait-il à vos préoccupations pour la sécurité que, d'ailleurs, nous partageons tous, pour assurer la sécurité aussi bien des travailleurs que des gens qu'ils servent?

**M. Hynes :** Ce que nous disons à ce sujet et que, en règle générale, nous ne voyons pas très bien où cela va nous mener. Nous cherchons une solution. La légalisation sur la marijuana a provoqué un débat très important auquel nous devons participer. Donc, si amender ce projet de loi pour modifier le Code du travail du Canada s'avère possible d'un point de vue législatif, cela nous conviendrait. Si vous pouvez nous recommander une autre solution qui donnerait de meilleurs résultats, puisque c'est bien évidemment votre spécialité et pas la nôtre de savoir où cela peut s'intégrer et comment l'harmoniser, nous y serions également favorables.

[*Français*]

**Le sénateur Gold :** Monsieur Gauthier, êtes-vous d'accord avec ce point de vue?

**M. Gauthier :** Oui, tout à fait, nous voulons que le problème découlant de la légalisation de la marijuana soit corrigé, et c'est vous, les législateurs, qui saurez sûrement où faire la correction.

**Mr. Buy:** What I want to make sure of is that we aren't simply told, "Don't worry because your concerns will be dealt with at a later time." We have legislation that will legalize marijuana, but we need to do both things at the same time. It would worry us if the legislation were passed, but we were told not to worry because all the other stuff would be dealt with in the next few years.

**The Chair:** I take that to mean you don't want any election promises.

**Mr. Buy:** Better it come from you.

[*English*]

**Senator Gold:** You've all recommended random testing and you've given some indications of some of the results in other jurisdictions. The ***Imperial Oil***case in the Ontario Court of Appeal, which admittedly was some years ago, found that drug testing programs had not yet been shown to be effective in reducing drug use, work accidents or work performance problems. Could you comment or share your own research with me regarding the benefits of random testing?

**Mr. Hynes:** I referred to that earlier. The appendix of the material we left with you speaks to some specific studies and examples where it shows in the U.S., in the London Underground, New South Wales, the railway industry where the introduction of random testing has resulted in fewer positive results. Therefore, we can assume there was a change in behaviour and less use at the workplace. That really, to repeat what Mr. Gauthier said earlier, is what we're looking for. It's a preventive approach.

The conversation always becomes about random, but really what we're looking for is a comprehensive suite of testing, as I noted in my presentation, from pre-employment, post-incident, reasonable cause, return to work and random, so that we can have that comprehensive suite, along with educational programs in the workplace, to get to that larger perspective around changing behaviour and around prevention.

[*Translation*]

**Senator Pratte:** On the issue of balancing privacy and safety, we talked about mandatory roadside testing and the fact that, through Bill C-46, the government would be imposing mandatory roadside testing on regular people, but not the workers you represent.

**M. Buy :** J'aimerais m'assurer d'une chose, c'est qu'on ne nous dise pas de ne pas nous inquiéter, et qu'on s'occupera de nos inquiétudes plus tard. Nous avons une législation qui va légaliser la marijuana, mais il faudrait faire les deux choses en même temps. Nous serions inquiets si une législation était adoptée et qu'on nous disait : « Ne vous inquiétez pas, d'ici quelques années, nous allons nous occuper du reste. »

**Le président :** Si je comprends bien, vous ne voulez pas de promesse électorale.

**M. Buy :** Je vous laisse le dire.

[*Traduction*]

**Le sénateur Gold :** Vous recommandez tous le recours au dépistage aléatoire et vous nous avez donné des indications de résultats obtenus dans d'autres administrations. La Cour d'appel de l'Ontario a estimé dans l'affaire ***Imperial Oil***, et je conviens que c'était il y a quelques années, que les programmes de dépistage de drogue n'avaient pas encore prouvé leur efficacité pour réduire la consommation de drogue, les accidents du travail ou les problèmes de performance au travail. Pourriez-vous nous dire ce que vos propres recherches vous ont appris concernant les avantages de ce dépistage aléatoire?

**M. Hynes :** J'y ai fait allusion plutôt. L'annexe du document que nous vous avons remise mentionne certaines études précises et donne quelques exemples dans le secteur ferroviaire aux États-Unis, dans le métro de Londres et en Nouvelle-Galles du Sud, où l'application du dépistage aléatoire a permis de réduire le nombre de résultats positifs. Nous pouvons donc faire l'hypothèse qu'il y a une modification des comportements et une réduction de la consommation sur les lieux de travail. En vérité, je ne fais que répéter ce que M. Gauthier a dit précédemment, c'est-à-dire que nous voulons pouvoir appliquer une approche préventive.

La conversation est toujours centrée sur le caractère aléatoire du dépistage alors que, comme je vous l'ai dit dans mon exposé, nous voulons appliquer un ensemble complet de mesures de dépistage, aussi bien préalables à l'embauche, qu'à la suite d'un incident, pour d'autres motifs raisonnables, lors du retour au travail et de façon aléatoire. Nous disposerons ainsi, avec les programmes de formation en milieu de travail, d'un ensemble complet de moyens d'intervention pour agir de façon plus large sur les comportements et être plus efficaces en prévention.

[*Français*]

**Le sénateur Pratte :** Dans la question de l'équilibre entre la protection du droit à la vie privée et la sécurité, on a parlé du dépistage obligatoire sur la route et du fait que le gouvernement, par le projet de loi C-46, va imposer le dépistage obligatoire aux usagers de la route, mais pas aux gens que vous représentez.

The government argues that, in terms of road safety, it is a fact that hundreds of people lose their lives every year in accidents caused by impaired drivers. What would the counter-argument be, from your members' standpoint?

Are there problems that would also be tied to the *Irving Pulp & Paper* decision? In that case, the Supreme Court held that, in the absence of a demonstrated workplace problem, the implementation of random testing — a significant invasion of privacy — is not justified?

What major safety problem resulting from drugs or alcohol in your workplace would warrant random testing, which does, after all, constitute a rather significant invasion of privacy?

[*English*]

**Mr. Hynes:** What we're really trying to say here is workers, unions and employers all take safety very seriously. We don't want to paint a picture that there is some crisis here and the sky is falling, but we do have concerns that alcohol and drugs are present in the workplace, and the legalization of marijuana is going to exacerbate those concerns. We believe there is going to be an increase in use, and we believe by presumption that that will find its way into the workplace. What we're really looking for is a solution that allows some balance between the privacy rights that get articulated quite well by one side versus the workplace safety concerns that we believe are critical. That's the solution we're looking for. There has to be some balancing between them where we can achieve that.

[*Translation*]

**Mr. Buy:** Your question was about striking a balance between privacy rights and safety. Our answer will always be the same: the right to life trumps everything. That's the most important thing. What matters most is the right to life of our crews and our passengers, so that they can go home at night without being exposed to life-threatening incidents. There have been incidents from one coast to the other. In one instance, a boat drove right onto the shore, and marijuana was likely involved. In another, two people died further to a boat sinking and alcohol seems to have played a role. These things happen, but we want to avoid them.

**The Chair:** Thank you.

[*English*]

**Senator McIntyre:** Gentlemen, thank you for your presentations.

L'argument du gouvernement à cela, c'est que dans le cas de la sécurité routière, on sait qu'il y a chaque année des centaines de personnes qui perdent la vie dans des accidents de la route causés par des gens dont les facultés sont affaiblies par la drogue et l'alcool. Quel serait, pour vos membres, l'argument massue de ce genre-là?

Est-ce qu'il y a des problèmes qui répondraient aussi au jugement *Pâtes et Papier Irving*, selon lequel s'il n'y a pas, dans le milieu de travail, de problème grave, on ne peut justifier la tenue de tests aléatoires, qui représentent une invasion assez importante de la vie privée?

Quel problème majeur de sécurité causé par l'alcool et la drogue dans vos milieux de travail justifierait des tests aléatoires, qui constituent une atteinte assez importante à la vie privée?

[*Traduction*]

**M. Hynes :** Ce disant, nous essayons vraiment d'inciter les travailleurs, les syndicats et les employeurs à tous prendre la sécurité très au sérieux. Nous ne prétendons pas faire face à une situation de crise incontrôlable, mais nous sommes effectivement préoccupés par la consommation d'alcool et de drogue sur les lieux de travail, et la légalisation de la marijuana va exacerber ces préoccupations. Nous pensons que nous allons assister à une augmentation de sa consommation, et nous faisons l'hypothèse qu'elle va trouver son chemin vers le milieu de travail. Nous voudrions parvenir à une solution permettant un certain équilibre entre le droit à la protection des renseignements personnels, qui est bien structurée, et les préoccupations en matière de sécurité sur le lieu de travail, qui nous paraissent essentielles. C'est la solution que nous cherchons. Il faut parvenir à une certaine forme d'équilibre entre ces deux préoccupations.

[*Français*]

**M. Buy :** Vous avez parlé d'équilibrer le droit à la vie privée et la sécurité. Pour nous, la réponse sera toujours la même, c'est le droit à la vie, point. C'est ce qui est le plus important, c'est-à-dire le droit à la vie de nos équipages, le droit à la vie des passagers, de sorte que ces gens puissent regagner leur maison le soir sans avoir d'incidents qui pourraient mettre leur vie en danger. Il y a eu des incidents d'une côte à l'autre, par exemple, un incident où un bateau est monté sur la côte, et c'était probablement lié à la marijuana. D'autre part, il y a un bateau qui a coulé et où il semble que l'alcool ait eu un impact et qui a entraîné la mort de deux personnes. Ce sont des incidents qui ont lieu, mais nous voulons les éviter.

**Le président :** Merci.

[*Traduction*]

**Le sénateur McIntyre :** Messieurs, je vous remercie de vos exposés.

There's no question that safety is the key. Safety is the main objective in both workplace and public safety. This committee is currently studying two important bills, Bill C-45 and Bill C-46. Bill C-45 deals with marijuana, and Bill C-46 deals with offences relating to conveyances. Keeping safety in mind, in your view, should the federal government pass legislation mandating alcohol and drug testing in federally regulated, safety-sensitive positions prior to the legalization of marijuana as per Bill C-45?

Personne ne doute de l'importance de la sécurité. Elle est le principal objectif, aussi bien dans le milieu de travail qu'en ce qui concerne le public. Notre comité étudie actuellement deux projets de loi importants, C-45 et C-46. Le projet de loi C-45 traite de la marijuana et le C-46 des infractions relatives aux moyens de transport. Tout en gardant les questions de sécurité à l'esprit, seriez-vous d'avis que le gouvernement fédéral devrait adopter une législation rendant obligatoire le dépistage d'alcool et de drogue pour les postes critiques pour la sécurité réglementés par le gouvernement fédéral avant d'adopter la légalisation de la marijuana avec le projet de loi C-45?

**Mr. Hynes:** Yes. To my colleague's point from earlier, what we don't want is a solution where we're told we will sort that out later. We think that the time is now to have this discussion and to amend one or both of these bills to point to a solution that gives us an approach to testing to enhance that safety piece.

**M. Hynes :** Oui. Pour revenir sur le point soulevé précédemment par mon collègue, ce dont nous ne voulons pas est une solution dans laquelle on nous dirait qu'on réglera cela plus tard. Nous pensons qu'il est maintenant temps d'avoir cette discussion et de modifier un ou deux de ces projets de loi pour choisir une solution nous permettant de pratiquer le dépistage afin d'améliorer la sécurité à bord de nos moyens de transport.

**Senator McIntyre:** In other words, before legalizing marijuana, settle the issue in the workplace?

**Le sénateur McIntyre :** Vous nous dîtes donc, en d'autres termes, qu'avant de légaliser la marijuana, nous devrions régler le problème dans le milieu de travail. Est-ce bien cela?

**Mr. Hynes:** Yes, or at least in parallel.

**M. Hynes :** Oui, ou au moins en même temps.

**Senator McIntyre:** What are the risks in terms of road safety that you expect with the coming legalization? I draw your attention to, I believe, page 7 of your brochure that you circulated. It has to do with safety impacts in Colorado.

**Le sénateur McIntyre :** Quels sont les risques dans le domaine de la sécurité routière auxquels vous vous attendez avec l'entrée en vigueur de la légalisation de la marijuana? Je me permets d'attirer votre attention sur la page 7, si je ne me trompe, de la brochure que vous nous avez remise. Elle traite des effets de cette mesure sur la sécurité au Colorado.

**Mr. Hynes:** What we're trying to show here, pulling out some of the data from Colorado, is that when cannabis was legalized for recreational purposes in Colorado starting in 2013, we've seen a change in behaviour in the state. On page 6 of our presentation, you will see that Colorado has gone anywhere from eighth to fourteenth for highest consumption in the country to first or second across all age groups, so it seems logical to us that that will find its way into the workplace. If you go to next page, we are pulling out data to show how the number of traffic-related deaths, emergency room visits and hospitalizations increased after the introduction of the recreational use of marijuana.

**M. Hynes :** Ce que nous voulons vous montrer avec ce document, en utilisant certaines données provenant du Colorado, est qu'après la légalisation de la consommation récréative de marijuana dans cet état, en 2013, on y a observé un changement de comportement. À la page 7 de notre exposé, vous constaterez que le Colorado est passé d'une fourchette allant de la 8^e^ à la 14^e^ place des États ayant la plus forte consommation aux États-Unis à une fourchette allant de la première à la deuxième place, et ce pour tous les groupes d'âge. Il nous semble donc logique de nous attendre à ce que la marijuana s'infiltre dans le milieu de travail. Si vous passez à la page suivante, vous y verrez des données montrant comment le nombre de décès dans des accidents de la circulation, de visites dans les services d'urgence et d'hospitalisation a augmenté après l'autorisation de la consommation de la marijuana à des fins récréatives.

**Senator Pate:** I'd be interested to hear from each of you about what efforts your organizations make in terms of ensuring employers provide sufficient education to employees about the risks of drug use — in this case, cannabis — while on the job.

**La sénatrice Pate :** J'aimerais que chacun de vous me dise quels efforts vos organismes font pour s'assurer que les employeurs informent suffisamment leurs employés des risques de la consommation de drogues, du cannabis dans ce cas-ci, au travail.

Second, where you detect use, what treatment options are provided by your respective employers, either as employers or your employer members, to employees? And are there conditions about those?

**Mr. Hynes:** My light's on. Does that mean I'm first?

**The Chair:** You seem to be the favourite.

**Mr. Hynes:** Thank you for that. I'm not sure I appreciate that or not.

What I will say is that most larger employers have policies in place to respond to and address alcohol and drug use in the workplace. I don't know the specifics of all of those policies. What I will say — and this is one of the key points of our presentation — is that I don't think the application of those types of policies occurs across industry and across the economy. I think there are lots of gaps in some organizations where there are no policies in place, and I think that might be a more critical issue in smaller organizations where they may not have the capacity to do it.

One of the points that we have made is that employers don't have a clear sense of what the rules are, so we point to the *Irving* case or to many of the other arbitrations or what's happening in some specific organizations. Because there is no clear sense for what the rules are, there really is no clear understanding. Therefore, policies may not necessarily flow.

Where they exist, I think that there are commitments made in them around education, certainly, as a key part of those policies.

To the second part of your question, I think what we really talk about here are two streams of thought when it comes to alcohol and drug use in the workplace. There's the accommodation side, so if an employee has some sort of a disability when it comes to alcohol or drug use, then employers are well aware of the obligations under the Canadian Human Rights Act and there are provisions put in place to accommodate those employees and deal with the disabilities as they occur. What we're really concerned about is the recreational use and how that's going to find its way into the workplace. That is the primary reason we're here today.

Ensuite, lorsque le dépistage donne un résultat positif chez un employé, quels sont les traitements proposés à celui-ci par les employeurs membres de vos organismes, que ce soit à titre d'employeur ou de membres de votre organisation? L'accès à ces traitements s'accompagne-t-il de conditions?

**M. Hynes :** Mon témoin est allumé. Est-ce à dire que je réponds en premier?

**Le président :** Vous semblez être le favori.

**M. Hynes :** Je vous en remercie. Je ne sais pas si je dois m'en féliciter ou non.

Je vous dirai que, parmi les employeurs les plus importants, la plupart d'entre eux disposent de politiques pour réagir à la consommation d'alcool et de drogue en milieu de travail et pour s'y attaquer. Je ne connais pas les détails de toutes ces politiques. Cependant, je ne crois pas que la mise en œuvre de ce type de politique soit généralisée dans l'industrie ni dans toute l'économie, et c'est là l'un des points importants de notre exposé. Je crois qu'il y a de nombreuses lacunes en la matière au sein des organismes qui ne se sont pas dotés de politiques et je suis porté à croire que les problèmes pourraient être encore plus graves au sein des organismes les plus petits qui n'ont pas les moyens d'élaborer et d'adopter de telles politiques.

L'un des points que nous avons soulevés est que les employeurs n'ont pas une bonne connaissance de la réglementation en la matière. C'est la raison pour laquelle nous avons voulu attirer votre attention sur le cas *Irving*, sur nombre des autres arbitrages dans ce domaine, et sur ce qui se passe au sein de certains organismes. Comme les gens n'ont qu'une connaissance approximative de la réglementation, la problématique leur paraît floue, et les politiques utiles en la matière ne sont pas nécessairement mises en place.

Quand il y en a, je crois qu'elles comportent des engagements en matière de formation qui sont certainement des éléments essentiels de ces politiques.

J'en viens maintenant au second volet de votre question. Je crois qu'en réalité nous parlons ici de deux familles de pensée quand il s'agit de la consommation d'alcool et de drogue sur le lieu de travail. Il y a un volet d'accommodements. Ainsi, si un employé donné souffre d'une forme d'incapacité, les employeurs connaissent bien leurs obligations en application de la Loi canadienne sur les droits de la personne, quand il s'agit de consommation d'alcool ou de drogue. Il existe des dispositions pour accommoder ces employés et leur permettre de faire face à ces handicaps quand ils surviennent. Ce qui nous inquiète vraiment est la consommation à des fins récréatives et l'infiltration de cette consommation dans le milieu de travail à laquelle on risque d'assister. C'est la principale raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui.

**Senator Pate:** Anybody else?

**Mr. Paquette:** Senator, I would point you to paragraph 4 of rule G of the Canadian Railway Operating Rules, which states:

> Employees must know and understand the possible effects of drugs, medication or mood-altering agents, including those prescribed by a doctor, which, in any way, will adversely affect their ability to work safely.

I think it's important to set that in the context that the regulatory regime puts the onus on employees who choose a career in railroading to inform themselves as to the possible repercussions of any substance they take, whether or not it is prescribed or legal.

**Senator Pate:** So your answer is no education; the responsibility is on the employee? If there's a disability or an addiction, what treatment options are made available?

**Mr. Paquette:** To pick up on the second half of your first question, I can obviously only speak with respect to CN. We will conduct punctual education campaigns. As Derrick mentioned, we have one of Canada's most progressive policies on drug and alcohol testing in the workplace, and it has been in place for nearly 20 years. We conduct extensive training of our managers on the application of that policy and what to look out for.

As Gérald mentioned earlier, prevention is really the key point here. It is very much in a railroad's interest to make sure its employees are keenly aware, first of all, of their obligations and the railroad's obligation to maintain a safe workplace, and also to make sure they understand the context, and they're reminded of that context on a regular basis.

To pick up on the second portion of your question in terms of treatment options, again, I don't want to repeat what Derrick mentioned earlier, but I would mention one example as a case in point of just how important it is for CN to be proactive. One of the components of our policy that is preventive in nature is that if an employee loses his or her driver's licence, even in an off-duty context, there is an onus put on the employee to report that on a confidential administrative, meaning a non-punitive, non-disciplinary, basis to the company precisely so we can make sure the employee is assessed by a qualified physician. If there is an underlying condition, which means whatever caused that employee to lose their licence in the first place as a result of a DUI, that can be addressed and support provided so that it doesn't manifest in the workplace.

**La sénatrice Pate :** Quelqu'un d'autre souhaite-t-il prendre la parole?

**M. Paquette :** Sénateur, je vous renvoie au paragraphe 4 de la règle G du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, qui se lit comme suit :

> Il appartient aux employés de connaître et de comprendre les effets néfastes que peuvent avoir les médicaments ou les psychotropes, prescrits ou non par un médecin, sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions.

Il importe de préciser ici que, dans ce contexte, le régime réglementaire impute aux employés qui choisissent de faire carrière dans les chemins de fer de s'informer eux-mêmes des répercussions possibles de toute substance qu'ils absorbent, qu'elle soit prescrite par un médecin ou non, ou autorisée ou non par la loi.

**La sénatrice Pate :** Votre réponse n'est donc pas l'éducation. La responsabilité incombe-t-elle aux employés? Si un employé est handicapé ou victime d'une dépendance, à quel traitement peut-il avoir accès?

**M. Paquette :** pour répondre à la seconde partie de votre question, je ne peux bien évidemment vous dire comment les choses se passent qu'au CN. Nous allons mener des campagnes ponctuelles de formation. Comme vous l'a dit Derrick, nous avons mis en place depuis près de 20 ans l'une des politiques les plus progressistes sur le dépistage de la drogue et de l'alcool en milieu de travail. Nous donnons une formation approfondie à nos gestionnaires sur la mise en œuvre de cette politique et sur les points qu'ils doivent surveiller.

Comme Gérald vous l'a dit précédemment, ce qui importe le plus en la matière est la prévention. Une compagnie de chemin de fer a tout intérêt à s'assurer que ses employés sont, avant tout, parfaitement conscients de leurs obligations, et qu'ils savent que leur employeur est tenu de leur offrir un milieu de travail sécuritaire. Leur employeur doit aussi s'assurer qu'ils comprennent bien le contexte et que celui-ci leur est rappelé régulièrement.

Quant à la seconde partie de votre question sur les possibilités de traitement, une fois encore, je ne veux pas répéter ce que Derrick vous a déjà dit, mais je vais vous donner un exemple pour bien vous montrer combien il est important pour le CN d'être proactif. L'un des éléments de nature proactive de notre politique est que si un employé perd son permis de conduire, même à un moment pendant lequel il ne travaille pas, il est tenu de nous en informer de façon confidentielle, ce qui signifie qu'il ne lui sera imposé aucune punition ni aucune mesure disciplinaire, mais que nous pourrons veiller à faire évaluer sa condition par un médecin compétent. Si cet employé souffre d'un problème sous-jacent, et peu importe la raison pour laquelle son permis de conduire aura été suspendu pour avoir prie le volant avec des facultés affaiblies, on pourra s'attaquer au

problème et lui apporter de l'aide afin d'éviter la récurrence du dit comportement sur le lieu de travail.

**Mr. Buy:** I can provide you an answer, senator. We go from companies such as B.C. Ferries, which has about 3,000 employees and transports over 20 million people, to Marine Atlantic on the East Coast, which is a federal Crown corporation.

*[Translation]*

The Société des traversiers du Québec, or STQ, is a provincial organization.

*[English]*

Those organizations definitely have policies in place and education and support their employees.

But we also go to small companies that cross, for example, the Ottawa River, with four or five employees, if that, but with hundreds if not thousands of passengers on a daily basis. Safety is also important and the means of those companies to provide that education is fairly limited. We also have casual employees who come during the summer, and that is another issue. We have operators in the North and Indigenous communities as well where we need to make sure they all have the means.

The thing is, senator, this is an issue created by this legislation, and this legislation should also provide a solution. Just putting the onus back on the employer and saying, "Please provide education and offer treatment options," clearly it will be done, but it's not sufficient. Thank you.

**Senator Pate:** What's the process now for alcohol if someone has addiction issues or drugs?

**Mr. Buy:** It depends on the company.

**Senator Pate:** If there are examples you can send us of progressive policies around treatment options and to allow companies to comply with the Canadian Human Rights Commission provisions, I would appreciate that. Thank you.

**Senator Tkachuk:** There was a pilot not too long ago, I can't remember what airline, and it was alcohol. Obviously, alcohol can be detected by smell, the same with marijuana smoke. There is some physical evidence that is more difficult to intake during work hours, for example. But if you put your mind to the problem that edibles are going to present, they can be put in a

**M. Buy :** Je peux vous répondre, sénateur. Notre association regroupe des entreprises allant de B.C. Ferries, qui compte environ 3 000 employés et transporte plus de 20 millions de passagers, à Marine Atlantique sur la côte Atlantique, qui est une société d'État fédérale.

*[Français]*

La STQ, la Société des traversiers du Québec, est un organisme provincial.

*[Traduction]*

Ces organismes se sont sans aucun doute dotés de politiques et assurent la formation de leurs employés, et leur viennent en aide.

Nous comptons aussi parmi nos membres de petites entreprises qui, par exemple, franchissent la rivière des Outaouais avec quatre ou cinq employés, mais qui transportent néanmoins des centaines sinon des milliers de passagers par jour. Pour elles, la sécurité est tout aussi importante, mais les moyens dont elles disposent pour former leurs employés sont passablement limités. Nous avons également des employés occasionnels qui, par exemple, ne travaillent pour nos membres que l'été. C'est un autre problème. Nous comptons également parmi nous des exploitants de traversiers dans les communautés nordiques et autochtones, et nous devons là aussi nous assurer qu'ils ont les moyens de dispenser la formation nécessaire.

Il faut que vous réalisiez, sénateur, que ce problème est créé par cette législation, et que celle-ci devrait nous fournir le moyen d'intervenir. Il ne suffit pas d'imputer la responsabilité à l'employeur en disant : « Veuillez assurer la formation du personnel et lui offrir des possibilités de traitement. » Il est évident que nous allons le faire, mais cela ne suffit pas. Je vous remercie.

**La sénatrice Pate :** Comment les choses se passent-elles actuellement si l'un de vos employés est alcoolique ou toxicomane?

**M. Buy :** Cela dépend de l'entreprise.

**La sénatrice Pate :** Si vous pouvez nous faire parvenir des exemples de politiques progressistes sur les possibilités de traitement, permettant aussi de se conformer aux règles de la Commission canadienne des droits de la personne, je vous en serai reconnaissante. Merci.

**Le sénateur Tkachuk :** Je ne sais plus quelle compagnie aérienne avait mis sur pied, il n'y a pas longtemps, un projet pilote pour l'alcoolisme. Bien évidemment, il est possible de détecter la consommation d'alcool à l'odeur, tout comme c'est le cas pour la fumée de marijuana. Il est matériellement plus difficile, par exemple, d'inhaler de la fumée de marijuana

lunch bucket and they can be had while working in a dangerous situation. It seems to me this is an area that needs — I'll let you comment on that because I'm sure you've talked about that same issue.

pendant les heures de travail. Il faut toutefois se faire à l'idée que la marijuana peut prendre la forme de produits comestibles, qu'on peut mettre dans une boîte à lunch et consommer tout en travaillant dans une situation dangereuse. Il me semble que c'est un domaine dans lequel il faudra… Je vais vous laisser réagir parce que je suis convaincu que c'est un sujet qui a déjà retenu votre attention.

**Mr. Hynes:** You've hit the nail on the head. That is really one of our fundamental concerns. Alcohol, from a reasonable cause testing perspective, is not easy, but it's generally easier. There are clean signs of alcohol use such as blood-shot eyes, smelly breath and slurred speech. When it comes to other substances, they don't manifest themselves in the same way. There aren't always obvious smells. When it comes to edibles, as you've just suggested, this is why testing is so important. To get to my colleague's point earlier, this legislation is what's really going to introduce that new risk. It is certainly a concern.

**M. Hynes :** Vous mettez le doigt en plein sur le problème. Vous touchez là l'une de nos préoccupations fondamentales. La détection de la consommation d'alcool pour un motif raisonnable n'est pas facile en soi, mais elle est quand même plus facile que celle de la consommation de marijuana. La personne qui a bu pourra avoir les yeux injectés de sang, avoir une haleine reconnaissable et des difficultés d'élocution. La consommation d'autres substances ne se traduit pas par les mêmes symptômes. Elle ne laisse pas nécessairement d'odeurs détectables, comme dans le cas de produits comestibles, que vous venez d'évoquer. C'est pourquoi le dépistage est si important. Pour revenir sur ce que mon collègue vient de vous dire, cette législation va en vérité faire apparaître ce nouveau risque. Il est certain que cela nous préoccupe.

**Mr. Paquette:** If I may pick up on that point and the example that you just mentioned, the airline was Sunwing and the pilot essentially made his way to the airport, through his colleagues, to the cockpit of the plane before passing out and was at that point reported. That essentially exemplifies exactly the issue that cries out for government leadership on this point.

**M. Paquette :** Si vous me permettez de revenir sur ce point et sur l'exemple que vous avez mentionné, la compagnie aérienne en question était Sunwing. Pour résumer, le pilote a réussi à se rendre à l'aéroport au milieu de ses collègues, et à aller jusqu'au cockpit de l'avion avant de perdre connaissance et d'être alors signalé. Ce cas illustre parfaitement le problème sur lequel le gouvernement doit exercer son leadership.

Just to tie your question in with an earlier question from Senator Pratte, what initially drove the implementation of random testing in the U.S. was a 1987 Amtrak accident in Maryland where 16 people died because a train conductor, who by his own admission and confirmed by tests, was impaired precisely by marijuana.

Pour faire rapidement le lien entre votre question et une posée auparavant par le sénateur Pratte, ce qui a motivé au départ la mise en œuvre de dépistage aléatoire aux États-Unis a été un accident d'Amtrak en 1987, au Maryland. Un chef de train qui a lui-même admis avoir consommé de la marijuana, comme cela a été confirmé par les analyses, a causé la mort de 16 personnes.

When you look at examples like the flight you described, we as an industry — I think I can confidently speak on behalf of everyone here — are not looking to have Canada's Maryland before proactive legislation is put in place to essentially require a consistent, uniform framework for drug and alcohol testing across the country.

Quand vous voyez des exemples comme celui du pilote d'avion que vous venez de rappeler, comme industrie, et je suis sûr que je m'exprime ici au nom de toutes les personnes présentes, nous ne voulons pas voir se produire au Canada un accident comme celui du Maryland avant de nous décider à adopter une législation proactive qui nécessitera de se doter d'un cadre cohérent et uniforme pour le dépistage de drogue et d'alcool dans tout le pays.

**Senator Sinclair:** I gather that, in keeping with my previous question to the previous panel, your focus in this suggestion is to be able to be empowered through the use of random drug testing. We're only talking about drug testing. Random alcohol testing is a different issue. We'll leave that aside. Through the use of random drug testing, you're seeking some legal authority to be able to stop people from taking on duties related to a safety-sensitive position. Am I correct here?

**Le sénateur Sinclair :** J'en conclus, toujours au sujet de ma question posée au groupe de témoins précédents, que vous accordez la priorité à cette suggestion pour être en mesure d'avoir les moyens d'utiliser le dépistage aléatoire. Nous parlons ici uniquement du dépistage de drogue. Le dépistage aléatoire d'alcool est un problème différent. Nous allons le laisser de côté. Avec le recours au dépistage aléatoire de drogue, vous cherchez à disposer d'un moyen légal d'arrêter les gens occupant des postes critiques pour la sécurité d'en consommer. Ai-je raison?

**Mr. Hynes:** Yes.

**Senator Sinclair:** As an employer, you want to be able to say to somebody, "We think you're impaired, you have to take a random drug test and therefore if you fail, you're not going to fly the plane, drive the train or drive the truck?"

**Mr. Hynes:** What you described can already be done. If we think that, testing can already be done. The piece we're looking for is a random, computerized output where, on a schedule, a certain proportion of the workplace is tested as a preventive measure.

**Senator Sinclair:** So your randomness is going to apply to everybody, regardless of whether they are actively engaged in a safety-sensitive position at that particular moment?

**Mr. Hynes:** No. If they're in the pool that gets determined to be safety-sensitive, they would be part of the collection for potential random tests.

**Senator Sinclair:** That doesn't answer my question.

**Mr. Hynes:** You asked would everybody be in the pool whether in safety-sensitive work or not. I said no, they wouldn't.

**Senator Sinclair:** That's not what I said.

**Mr. Hynes:** Okay, sorry.

**Senator Sinclair:** If everybody who is going to be tested is going to be called upon to submit to a random drug test, regardless of whether they're about to perform a safety-sensitive duty, that's the authority you're seeking. Is that right?

**Mr. Hynes:** Yes, they would be in the pool of employees who would be doing safety-sensitive work.

**The Chair:** If they are in a category of people whereby they identify that person is potentially a risk if that person is not in full control of his or her capacity?

**Mr. Hynes:** Correct. Yes.

**Senator Sinclair:** So a truck driver, a train operator or a ferry operator who happens to be at home would be subject to a random drug test, even though he's not actually operating at that particular point in time. Is that the authority you're seeking?

**M. Hynes :** Oui.

**Le sénateur Sinclair :** Comme employeur, vous voulez pouvoir dire à un employé : « Nous pensons que vos facultés sont affaiblies et vous allez devoir subir un dépistage aléatoire de drogue. Si le résultat est positif, vous n'aurez pas le droit de prendre les commandes de cet avion, de conduire ce train ou ce camion. »

**M. Hynes :** Cela, nous pouvons déjà le dire et le faire. Si c'est ce que nous croyons, nous pouvons procéder au dépistage. Ce que nous voulons obtenir est le droit de soumettre à un dépistage aléatoire de drogue une partie de notre main-d'œuvre, selon un calendrier donné. La procédure utilisée devra permettre d'obtenir des résultats informatisés. C'est, à nos yeux, une mesure préventive.

**Le sénateur Sinclair :** Tous vos employés seront donc soumis au dépistage aléatoire, qu'ils occupent ou non des postes critiques pour la sécurité à ce moment précis.

**M. Hynes :** Non. S'ils font partie des employés considérés comme occupant des postes critiques pour la sécurité, ils seront englobés dans l'échantillon soumis au dépistage aléatoire.

**Le sénateur Sinclair :** Cela ne répond pas à ma question.

**M. Hynes :** Vous m'avez demandé si tous les employés feront partie de l'échantillon, qu'ils occupent ou non des postes critiques pour la sécurité. Je réponds non. Ce ne sera pas le cas.

**Le sénateur Sinclair :** Ce n'est pas ce que je vous ai demandé.

**M. Hynes :** Désolé.

**Le sénateur Sinclair :** Je voulais savoir si toutes les personnes qui vont être soumises au dépistage seront appelées pour faire partie d'un échantillon sélectionné de façon aléatoire, qu'elles occupent ou non un poste critique pour la sécurité? C'est bien le pouvoir dont vous voulez disposer, n'est-ce pas?

**M. Hynes :** Oui. Elles feront partie du groupe d'employés qui pourrait occuper des fonctions critiques pour la sécurité.

**Le président :** Si elles appartiennent à une catégorie d'employés qui peuvent présenter un risque s'ils ne sont pas en pleine possession de leurs moyens?

**M. Hynes :** Oui. C'est bien cela.

**Le sénateur Sinclair :** Donc, un conducteur de camion ou de train, ou un employé de traversier qui se trouve chez lui pourrait faire l'objet d'un dépistage aléatoire de drogue, même s'il ne travaille pas à ce moment donné. Est-ce le pouvoir que vous voulez obtenir?

**Mr. Hynes:** That's probably better answered by you since that's an example in the U.S. where you do it.

**Senator Sinclair:** I just want to know the extent to which randomness is going to apply here.

**Mr. Paquette:** If I understand your question properly, railroad employees are subject to Rule G whether they're on duty or subject to duty.

**Senator Sinclair:** Subject to call. I saw that, yes.

**Mr. Paquette:** So it would be in that context that that regulation would apply. But if an employee is not subject to duty, as has been mentioned before, there's no interest in delving into what employees do on their own time.

**Senator Sinclair:** Does anybody else want to respond?

In 2009, the Canadian Human Rights Commission issued a paper in which they outlined the problems around random drug testing and random alcohol testing, which they distinguished as between each other. They pointed out the human rights issues that it raises and pointed out that random drug testing and random alcohol testing are like requiring people to undergo medical examinations, so it involves personal invasion. They said that since a random drug test cannot measure present impairment and can only confirm that a person has been exposed to drugs at some point in the past, sometimes as much as several weeks in the past, a positive test cannot determine whether a person was impaired on the job. Do you want to respond to that?

**Mr. Hynes:** Yes. That paper was 2009, and the point that we are making, which was confirmed by the Toronto Transit Commission testimony from earlier, is that the testing has advanced quite considerably since that time and can indicate recent use in a window that points to likely impairment.

**Senator Sinclair:** Within the previous four hours, I think the previous panel talked about.

**Mr. Hynes:** That's correct. Yes.

**Senator Sinclair:** So drug use within the previous four hours would be available from a random drug test but doesn't necessarily mean the person is impaired?

**M. Hynes :** Il vaut probablement mieux que ce soit vous qui répondiez puisque c'est un exemple de situation qui se présente aux États-Unis où vous procédez à ces dépistages.

**Le sénateur Sinclair :** Je cherche juste à savoir dans quelle mesure ce caractère aléatoire s'appliquerait ici.

**M. Paquette :** Si je comprends bien votre question, les employés des compagnies de chemin de fer sont soumis à l'application de la règle G quand ils sont en service ou qu'ils peuvent être appelés à prendre leur service.

**Le sénateur Sinclair :** Lorsqu'ils peuvent être appelés à prendre leur service. Oui, j'ai vu cela.

**M. Paquette :** C'est donc dans ce contexte que la réglementation s'appliquerait. Par contre, si un employé ne risque pas d'être appelé à prendre son service, comme on l'a mentionné précédemment, il n'y a aucun intérêt pour nous à vouloir savoir ce qu'il fait pendant son temps libre.

**Le sénateur Sinclair :** Quelqu'un d'autre veut-il répondre?

En 2009, la Commission canadienne des droits de la personne a publié un document dans lequel elle traitait des problèmes soulevés par le dépistage aléatoire de drogue et d'alcool, tout en faisant la distinction entre les deux. Elle a rappelé que ces formes de dépistage soulèvent des questions concernant les droits de la personne puisqu'elles imposent à la personne de subir une forme d'examen médical, qu'on peut assimiler à une invasion de la vie privée. La commission expliquait alors le dépistage aléatoire de drogue ne permettant pas de mesurer la diminution des facultés de la personne au moment de l'examen et ne pouvant que confirmer que cette personne a, à un moment donné, par le passé, été exposée à des drogues, et ce parfois plusieurs semaines auparavant, un résultat positif de dépistage ne permet pas d'affirmer qu'une personne n'avait pas toutes ses facultés au travail. Voulez-vous répondre à cet argument?

**M. Hynes :** Oui. Ce document remonte à 2009 et ce que nous tenons à vous rappeler, qui a été confirmé plus tôt par le témoignage de la représentante de la Toronto Transit Commission, est que les techniques de dépistage ont nettement progressé depuis cette époque et peuvent signaler une consommation récente dans un délai suffisamment court pour expliquer la diminution des capacités d'une personne.

**Le sénateur Sinclair :** Dans les quatre heures qui précèdent, si je me souviens bien de ce que nous a dit le groupe de témoins précédents.

**M. Hynes :** Oui. C'est exact.

**Le sénateur Sinclair :** Donc, la consommation de drogue dans les quatre heures précédant le dépistage pourrait être détectée, mais sans signifier nécessairement que les capacités de la personne sont affaiblies?

**Mr. Hynes:** Well, I can't speak to the expertise put forward in the Toronto Transit Commission brief, but certainly their experts in those briefs will point out, with some certainty, that if the use is within that window, it does point to likely impairment in the workplace.

**Senator Sinclair:** Thank you.

**The Chair:** On a second round.

[*Translation*]

**Senator Carignan:** I went to the U.S. and I met with people in Washington. You may have heard about it. They were quite shocked to learn we didn't conduct any random drug testing on aircraft pilots or train engineers. In the workplace, they, themselves, as federal employees, are subject to such testing.

Would you say that, in your employers' workplaces, particularly in the transportation sector, the U.S. is currently better-equipped to legalize cannabis across the states than Canada, which is preparing to do so across all provinces and territories? The Americans have, after all, been conducting random testing since 1995.

[*English*]

**Mr. Hynes:** I'd say yes. They have been doing this since 1995. They have a framework in place in the transportation sector, as my friends have indicated. There is a testing protocol in place. They have experience in this space, and, as a result, presumably when cannabis is legalized in those states where these industries exist, they would be, I would assume, better equipped to address it.

**Senator McIntyre:** You've addressed the issue of risk. I just want to make an observation on the management of risk in a workplace environment. It seems to me that the risk should be shared equally between the employer and the employee. However, it appears that the onus is placed on the employer to manage this risk, whereas it should be shared equally between the employer and the employee. Can I have your view on that?

**Mr. Hynes:** I don't know the exact provision, but I think the Canada Labour Code does put the ultimate responsibility for safety with the employer. We do share philosophically the point that you raise, that it is a shared responsibility. We operate in a federal sector where we have a very robust and healthy tripartite relationship among government, the labour movement and the employer community. As a result, I think we do believe philosophically that it is a shared responsibility as a result.

**M. Hynes :** Eh bien, je ne suis pas compétent pour discuter des avis de spécialistes présentés dans le mémoire de la Toronto Transit Commission, mais je suis convaincu que ces spécialistes vous diraient, avec un certain degré de certitude, que si une personne a consommé de la drogue dans ce délai, on peut s'attendre à une diminution de ses capacités sur le lieu de travail.

**Le sénateur Sinclair :** Je vous remercie.

**Le président :** Nous passons maintenant à une seconde série de questions.

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Je suis aussi allé aux États-Unis et j'ai rencontré des gens à Washington. Peut-être que vous en avez entendu parler. Ils ont été très surpris d'apprendre qu'il n'y avait pas de tests de dépistage aléatoires de drogue pour les pilotes d'avion et les mécaniciens de train. Dans le milieu de l'emploi, eux-mêmes, des employés fédéraux, sont soumis à cette règle.

Seriez-vous d'accord pour dire que, dans votre milieu de travail, particulièrement dans le domaine du transport, les États-Unis sont mieux préparés à légaliser le cannabis dans tous les États que le Canada l'est actuellement dans les provinces et les territoires, compte tenu du fait que les Américains font déjà ces tests aléatoires depuis 1995?

[*Traduction*]

**M. Hynes :** Je dirais que oui. Ils procèdent à ce dépistage depuis 1995. Comme mes amis vous l'ont dit, ils disposent d'un cadre de travail dans le secteur du transport. Ils se sont dotés d'un protocole de dépistage. Ils ont acquis de l'expérience dans ce domaine et je suppose qu'on peut faire l'hypothèse qu'au moment de la légalisation du cannabis dans ces états, où ces industries sont implantées, ils seront probablement en meilleure posture pour y faire face.

**Le sénateur McIntyre :** Vous avez traité la question des risques. J'aimerais simplement faire un commentaire sur la gestion des risques dans un milieu de travail. Il me semble que ces risques devraient être assumés également par l'employeur et par l'employé. Il semble toutefois qu'actuellement ce soit à l'employeur qu'il incombe de gérer ces risques, alors que les deux parties, l'employeur et l'employé, devraient se partager également les responsabilités. Qu'en pensez-vous?

**M. Hynes :** Je ne saurais vous dire quelles sont les dispositions précises qui s'appliquent en la matière, mais je crois savoir que le Code canadien du travail attribue la responsabilité ultime de la sécurité à l'employeur. D'un point de vue philosophique, nous sommes d'accord avec ce que vous venez de dire. C'est une responsabilité partagée. Nous travaillons dans un secteur réglementé par le gouvernement fédéral dans lequel les relations sont très étroites et saines entre le gouvernement, le mouvement syndical et la collectivité des employeurs. Je pense

**The Chair:** Mr. Hynes, are you part of the consultation that is conducted by the Department of Transport in relation to the issue of trying to come to terms between the three parties — the union, the employers and the government — in relation to establishing a framework whereby better safety would be met with random testing and all the other initiatives that could be taken to increase safety in your industry?

**Mr. Hynes:** It's not the Department of Transport. I'm a part of an initiative under the Minister of Labour. The Occupational Health and Safety Advisory Committee, which is a committee appointed by the Minister of Labour and is tripartite in nature, meets a couple of times a year to discuss, in a collaborative way, occupational health and safety provisions under the Canada Labour Code and the associated regulations. About a year or year and a half ago, we struck a subcommittee of that committee to look specifically at workplace impairment. We have met four or five times in the interim to discuss this issue.

**The Chair:** Is there a preliminary report or outcome from those meetings? Do you have a schedule to come to a conclusion? Or am I being too optimistic?

**Mr. Hynes:** Perhaps you are slightly too optimistic. There is a general agreement that workplace safety is of critical importance and all the parties take it extremely seriously. When it comes to this particular issue, the parties, particularly the labour movement and the employer community, are certainly not in the same place. Does that mean we'll never get there? I don't think so, but our discussions to date have not brought us to a place where we're yet comfortable saying we've met the goals from our perspective.

**The Chair:** So there are no documents that have been released that we could consult?

**Mr. Hynes:** That I'm aware of, no. All the minutes from those meetings are public documents. They are posted on a website. In terms of conclusions or agreements, no, I don't think we've gotten to that point. We're certainly having what I think is generally preliminary conversations around some of the issues as it relates to workplace safety, impairment and drug and alcohol use in the workplace.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Gauthier and Mr. Paquette, on behalf of the Railway Association of Canada; and Mr. Hynes from FETCO; and Mr. Buy from the Canadian Ferry Association. You have been most helpful in helping us understand the implications of Bill C-46. Thank you.

donc, d'un point de vue philosophique, que cela implique une responsabilité partagée en la matière.

**Le président :** Monsieur Hynes, participez-vous à la consultation menée par le ministère des Transports pour tenter d'arriver à une solution entre les trois parties, le syndicat, les employeurs et le gouvernement, afin de mettre en place un cadre de travail permettant d'améliorer la sécurité en pratiquant le dépistage aléatoire et en mettant en œuvre toutes les autres mesures qui pourraient être prises pour accroître la sécurité dans votre industrie?

**M. Hynes :** L'initiative à laquelle je participe n'est pas animée par le ministère des Transports, mais par le ministère du Travail. Le Comité consultatif sur la santé et la sécurité au travail, dont les membres sont nommés par le ministre du Travail, est un organisme tripartite qui se réunit quelques fois par année pour discuter, de façon collaborative, des dispositions en matière de santé et de sécurité au travail imposées par le Code canadien du travail et par la réglementation connexe. Il y a environ 12 à 18 mois, nous avons mis sur pied un sous-comité chargé de se pencher précisément sur la diminution des facultés en milieu de travail. Depuis cette époque, nous nous sommes réunis quatre ou cinq fois pour discuter de ce problème.

**Le président :** Ces réunions vous ont-elles permis de produire un rapport ou des résultats préliminaires? Si vous en avez un calendrier, sous quel délai devez-vous parvenir à une conclusion? Suis-je trop optimiste?

**M. Hynes :** Vous êtes peut-être un peu trop optimiste. Tous les participants conviennent que la sécurité en milieu de travail est de la toute première importance et toutes les parties prennent cette question très au sérieux. Quand on en vient à discuter d'un problème particulier, les parties présentes, en particulier le mouvement syndical et la collectivité des employeurs, n'ont certainement pas les mêmes points de vue. Je ne crois pas pour autant que cela nous conduise à une impasse, mais l'état de nos discussions, jusqu'à maintenant, ne me permet pas de vous dire que, de notre point de vue, nous avons atteint les objectifs.

**Le président :** Vous n'avez donc pas publié de documents que nous pourrions consulter.

**M. Hynes :** Pas à ma connaissance, non. Tous les procès-verbaux de ces réunions sont des documents publics. Ils sont affichés sur un site web. Je ne crois pas que nous soyons encore parvenus à des conclusions ou à des ententes. Nous avons ce que j'appellerai des discussions préliminaires sur certains aspects de la sécurité, sur la diminution des facultés et sur la consommation de drogues et d'alcool au travail.

**Le président :** Il me reste à vous remercier sincèrement, MM. Gauthier et Paquette, porte-paroles de l'Association des chemins de fer du Canada, M. Hynes, de l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale, et M. Buy, de l'Association canadienne des traversiers. Vous

(The committee adjourned.)

avez été très efficaces pour nous aider à bien saisir les répercussions du projet de loi C-46. Je vous en remercie.

(La séance est levée.)

## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 3, 2018

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts, met this day at 10:34 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Serge Joyal** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Good morning, honourable senators. It's my pleasure to welcome you this morning, resuming the study of Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances).

We are privileged this morning to welcome, from the Royal Canadian Mounted Police, Mr. Wade Oldford, Chief Superintendent and Director General, National Forensic Laboratory Services. He is accompanied by Ms. Gillian Sayer, Toxicology Scientific Officer.

I'm sure, Mr. Oldford, you know the procedure around this table. We will give you the opportunity to present the issues related to Bill C-46, and my colleagues will have an opportunity after that to exchange views with you.

[*Translation*]

Thank you for accepting our invitation. You have the floor, Mr. Oldford.

[*English*]

**Wade Oldford, Chief Superintendent and Director General, National Forensic Laboratory Services, Royal Canadian Mounted Police:** Thank you, honourable senators. It is a pleasure to be invited to speak to you today.

The RCMP's National Forensic Laboratory Services' mandate is to provide quality and timely investigative support services to law enforcement agencies across Canada, excluding Ontario and Quebec, who manage and operate their own forensic laboratories. NFL services include document and counterfeit examinations, as well as biology, explosives, firearms, toxicology and trace evidence forensic analysis and interpretation.

In the context of your study of Bill C-46, I would like to elaborate briefly on the NFL services as they relate to drug-impaired driving, the impact of the proposed bill on the NFLS, as

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 10 h 34, pour poursuivre son étude de ce projet de loi.

**Le sénateur Serge Joyal** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Honorables sénateurs, bonjour. Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue ce matin, alors que nous reprenons notre étude du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel en ce qui a trait aux infractions relatives aux moyens de transport.

Aujourd'hui, nous avons le privilège de recevoir, de la Gendarmerie royale du Canada, M. Wade Oldford, qui est surintendant principal et directeur général des Services nationaux de laboratoire judiciaire. M. Oldford est accompagné de Mme Gillian Sayer, qui est agente scientifique en toxicologie.

Je crois, monsieur Oldford, que vous savez comment les choses se passent autour de cette table. Nous allons d'abord vous donner l'occasion de présenter les enjeux associés au projet de loi C-46, puis mes collègues pourront en discuter avec vous.

[*Français*]

Merci d'avoir accepté notre invitation. La parole est à vous, monsieur Oldford.

[*Traduction*]

**Wade Oldford, surintendant principal et directeur général, Services nationaux de laboratoire judiciaire, Gendarmerie royale du Canada :** Honorables sénateurs, merci. Je suis ravi d'avoir été invité à vous parler.

Les Services nationaux de laboratoire judiciaire de la GRC ont pour mandat de fournir des services de grande qualité et en temps opportun aux responsables des enquêtes des organisations d'application de la loi dans l'ensemble du Canada, sauf en Ontario et au Québec, qui ont chacun leur propre laboratoire judiciaire public. Les Services nationaux de laboratoire judiciaire comprennent l'examen de documents et de contrefaçons, des services de biologie, des services liés aux explosifs, aux armes à feu, à la toxicologie ainsi que l'analyse et l'interprétation judiciaires de traces.

Dans le contexte de votre étude du projet de loi C-46, j'aimerais parler brièvement des services offerts par les Services nationaux de laboratoire judiciaire quant à la conduite avec

well as the RCMP's proposed way forward in anticipation of an increase in requests for toxicology services.

facultés affaiblies, de l'incidence du projet de loi sur les Services nationaux de laboratoire judiciaire, de même que de la voie à suivre proposée par la GRC pour faire face à l'augmentation prévue des demandes qui seront adressées aux services de toxicologie.

NFLS toxicology services provide support for the enforcement of drug-impaired driving laws, including the forensic analysis of biological samples for drugs and alcohol, the interpretation of analytical results in relation to legislated per se limits, and the provision of opinion letters and expert witness support to the courts.

Les services de toxicologie des Services nationaux de laboratoire judiciaire appuient l'application des lois relatives à la conduite avec facultés affaiblies. Ces services comprennent l'analyse judiciaire d'échantillons biologiques pour déceler la présence de drogues ou d'alcool, l'interprétation des résultats de l'analyse au regard des limites établies par la loi, la rédaction de lettres d'opinion et le soutien des témoins experts aux tribunaux.

Cases are received from all RCMP contract provinces and territories, including RCMP detachments and municipal policing agencies. Requests for scientific and technical support can also be submitted by Crown prosecutors for cases relating to criminal investigations.

Les demandes proviennent de toutes les provinces et de tous les territoires qui ont un contrat avec la GRC, tant des divisions de la GRC que des services de police municipaux. Des demandes de soutien scientifique et technique peuvent aussi être soumises par les procureurs de la Couronne pour des cas liés aux enquêtes criminelles.

In a typical impaired driving investigation, a driver who is stopped on suspicion of impairment is subject to an initial investigation to identify the potential involvement of alcohol and/or drugs. Testing for impairment would first be conducted using the approved screening device to confirm alcohol as a potential cause. Should the device fail to confirm alcohol impairment, further testing would be initiated for use of drugs, such as the Standardized Field Sobriety Test.

Dans une enquête typique portant sur la conduite avec facultés affaiblies, un conducteur qui est arrêté parce qu'on le soupçonne d'avoir des facultés affaiblies fait l'objet d'une enquête initiale afin de déterminer la présence potentielle d'alcool ou de drogues. Un test pour établir si le conducteur a bel et bien les facultés affaiblies est d'abord effectué au moyen de l'appareil de détection approuvé, lequel peut permettre d'établir, le cas échéant, que l'alcool n'est pas en jeu. L'agent peut alors se tourner vers d'autres tests pour déterminer s'il y a présence de drogue, comme les tests de sobriété normalisés administrés sur place.

Exhibits are received by the RCMP's laboratory for examination by a forensic toxicologist. Extraction and analysis of samples are conducted within the laboratory, and analytical data and results are reviewed. An interpretation is concluded and a report is generated.

Les pièces à conviction sont ensuite envoyées au laboratoire de la GRC aux fins d'examen par des toxicologues judiciaires. On procède alors à l'extraction d'échantillons en laboratoire. Les données et résultats de ces analyses sont examinés et interprétés, et un rapport est rédigé.

Analytical forensic toxicology reports — consisting of drug findings, quantitation, uncertainty, interpretation and conclusions — are then issued to the police agency, including a conclusion statement that generally assesses the possible role of the drugs in the case — in other words, the extent to which the drug and its corresponding concentration relate to impairment and to the safe operation of a motor vehicle.

Les rapports d'analyse des toxicologues judiciaires — qui comprennent des données sur la détection de drogues, l'analyse quantitative, l'incertitude, l'interprétation et les conclusions — sont ensuite transmis au service de police. Ces rapports comprennent aussi une conclusion qui indique généralement l'incidence potentielle de la drogue sur le cas en question. En d'autres termes, la mesure dans laquelle la nature et la concentration de la drogue présentes ont pu affaiblir les facultés de la personne qui conduisait le véhicule.

It is important to note that NFLS's forensic services, including forensic toxicology, are currently operating at or close to full capacity. Although the number of new submissions as a result of the new legislation will depend upon the enforcement effort, it is anticipated that there will be a significant increase in workload for drug-impaired service requests with the introduction of roadside testing.

Il est important de mentionner que les Services judiciaires des Services nationaux de laboratoire judiciaire, y compris la toxicologie judiciaire, fonctionnent actuellement à plein régime. Bien que le nombre de nouvelles demandes découlant des dispositions législatives variera en fonction des efforts déployés pour mettre ces dispositions en application, on s'attend à ce qu'il y ait une augmentation importante de la charge de travail quant

It is also anticipated that there will be a significant increase in the requirement for pretrial technical and scientific support by forensic toxicologists to prosecutors. Scientific support could also be required for roadside screening devices, including an increase in the number of requests for court attendance by forensic toxicologists to provide interpretation in answer to challenges to evidence.

In an effort to determine whether private sector forensic toxicology laboratory capacity existed to assist in meeting the expected increase in volumes, an extensive research study was conducted by the RCMP and a formal request for information was launched through Public Services and Procurement Canada. Based on the information collected and responses received, it has been determined that there is currently no existing accredited capacity in Canada to conduct this work.

In order to increase laboratory capacity quickly, the RCMP will expand the current operations of the NFLS toxicology service as early as July 2019 by converting some of its current laboratory space from a focus on alcohol toxicology to drug toxicology and by reprioritizing forensic work. In addition, by early 2021, the RCMP would establish an interim forensic laboratory by refurbishing an existing Government of Canada facility and will extend the use of this facility out 10 years. Once fully ramped up, it is anticipated that NFLS toxicology services will be in a position to adjust to the estimated increase in service request volumes stemming from the new legislation.

NFLS toxicology services are also developing other mechanisms to assist in responding to the anticipated increase in submissions. For example, we plan to modify workflow for drug-impaired driving cases with high throughput to provide quick turnaround times with a focus on only the drugs listed in the legislation, use certificates whenever possible and provide focused, accelerated training of scientists and technologists.

While the projected service request volume could be mitigated somewhat by the introduction of administrative sanctions by provinces and territories, an increasing demand for forensic toxicology capacity will remain. NFLS will continue to work with its partners and stakeholders to ensure that Canada's law enforcement community is provided with timely and reliable services.

aux demandes liées aux facultés affaiblies par la drogue une fois les contrôles routiers mis en œuvre.

On s'attend également à ce que le nombre de demandes de soutien scientifique et technique formulées par les procureurs auprès des toxicologues judiciaires avant les procès soit considérablement plus élevé. Un soutien scientifique pour les dispositifs de contrôle routier pourrait aussi être nécessaire, ce qui signifie que les toxicologues judiciaires pourraient être appelés plus souvent à comparaître en cour pour fournir une interprétation et répondre aux questions lorsque des preuves sont contestées.

Afin de déterminer s'il existe suffisamment de laboratoires de toxicologie judiciaire dans le secteur privé pour pallier l'augmentation prévue des volumes, une étude approfondie a été effectuée par la GRC et une demande de renseignements officielle a été lancée par l'intermédiaire de Services publics et Approvisionnement Canada. Les informations recueillies et les réponses reçues ont permis de déterminer qu'actuellement, il n'y a pas de capacité avérée au Canada dans ce domaine hautement technique et spécialisé.

Afin de trouver une solution pour accroître rapidement sa capacité de laboratoire, la GRC a établi qu'elle allait devoir élargir les activités actuelles du service de toxicologie des Services nationaux de laboratoire judiciaire, et ce, dès juillet 2019, et qu'elle devra, pour ce faire, convertir une partie de l'espace de laboratoire où se déroulent actuellement des tests sur l'alcool en un espace réservé aux tests sur les drogues, et revoir l'ordre de priorité de la criminalistique. De plus, d'ici le début de 2021, la GRC devra mettre en place un laboratoire judiciaire provisoire en remettant en état une installation existante du gouvernement du Canada, ce qui devrait prolonger de 10 ans la durée d'utilisation de cette installation. Une fois les mesures supplémentaires mises en place, il est prévu que les services de toxicologie seront en mesure de s'adapter à l'augmentation estimée du nombre de demandes de services découlant des nouvelles mesures législatives.

Les services de toxicologie élaborent également d'autres mécanismes afin de répondre à l'augmentation prévue des demandes. Par exemple, nous prévoyons accélérer la cadence de traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue en limitant nos travaux aux drogues énumérées dans la loi. Nous comptons également utiliser des certificats aussi souvent que possible, et miser sur une formation ciblée et accélérée pour les scientifiques et les technologues.

Même si le volume prévu de demandes pourrait être réduit par l'introduction de sanctions administratives par les provinces et les territoires, l'augmentation des besoins à l'égard des services de toxicologie se poursuivra, et les Services nationaux de laboratoire judiciaire continueront de travailler avec leurs partenaires et les parties concernées afin de veiller à ce que le

Again, I thank you for this opportunity to speak with you, and I would be pleased to respond to any of your questions.

**The Chair:** Thank you very much, superintendent.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** We asked the RCMP to provide us with statistics on the number of evaluators available seven days a week, and the number of detachments where an evaluator is available seven days a week. We still have not received that information. The information we did receive is practically indecipherable. We would like to receive more specific information on the number of detachments where evaluators will be available seven days a week.

I looked at the RCMP budgets for 2017 to 2021. There are no budget increases for laboratories but there are cuts of $1 million for this year and $2 million for next year. Three million dollars will be added back in three years. For the following two years, there is no apparent budget increase.

With the increase in cases you just referred to, how will you be able to deliver results that can be used in court if your budget is being cut?

[*English*]

**Mr. Oldford:** Thank you, senator. I apologize but I think for the first part of the question I was late getting to my translation. However, I believe you were asking about the number of evaluators for the roadside screening. I don't have that information specifically with me, but I could provide that back in writing if the committee so wishes.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** We were given the number of evaluators per region, but not the specific numbers of RCMP detachments where an evaluator is available seven days a week. We need more detailed information.

[*English*]

**Mr. Oldford:** At my previous attendance here, the RCMP organization would be looking at ensuring that there is an appropriate number of drug evaluators, drug recognition experts in areas, but there are certainly always challenges.

milieu canadien de l'application de la loi ait accès à des services prompts et fiables.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur le surintendant.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** On a demandé à la GRC de nous fournir des statistiques sur le nombre d'agents évaluateurs disponibles sept jours par semaine et le nombre de postes où un évaluateur est disponible sept jours sur sept. Or, nous n'avons toujours pas reçu l'information de la part du ministre. L'information que nous avons reçue est presque indéchiffrable. Nous aimerions recevoir une information plus précise sur le nombre de postes où des évaluateurs sont disponibles sept jours par semaine.

J'ai révisé les budgets de la GRC de 2017 à 2021. On ne voit aucune augmentation budgétaire pour les laboratoires, sinon des compressions de l'ordre de 1 million pour cette année et de 2 millions pour l'an prochain. On ramène le budget à 3 millions dans trois ans. Pour les deux années subséquentes, on ne voit aucune augmentation des budgets.

Avec l'augmentation dont vous venez de nous parler quant au nombre de cas, comment allez-vous réussir à livrer des constats qui pourront être utilisés en cour alors qu'on coupe dans vos budgets?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Merci, sénateur. Je m'excuse, mais pour ce qui est de la première partie de votre question, la traduction simultanée a tardé à venir. Je crois cependant que vous vouliez avoir des précisions sur le nombre d'évaluateurs affectés aux contrôles routiers. Je n'ai pas cette information précise avec moi, mais je pourrais vous l'acheminer par écrit, si c'est ce que souhaite le comité.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** On a reçu le nombre d'évaluateurs par région et non le nombre précis de postes de la GRC où il y a un évaluateur sept jours par semaine. Nous aurions besoin de renseignements plus précis.

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Lors de mon dernier passage ici, la GRC était en train d'essayer de voir comment elle allait faire en sorte qu'il y ait un nombre approprié d'officiers évaluateurs et d'experts en reconnaissance des drogues dans les régions, mais cela comporte toujours des difficultés.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** That is not my question. You will undergo approximately $3 million in cuts over this year and the next. The $3 million is being brought back for 2019-20. In 2021-22, there will be no increase. For the next four years, you will have the same budget as your current one and you are telling us that there will be an overload of work related to scientific evaluations. How will you deliver on this with these budget cuts?

[*English*]

**Mr. Oldford:** In this year's budget of February 2018, money was allocated for the RCMP for forensic laboratory capacity to support drug-impaired driving. It would be that money we would be relying upon to build the capacity that we're talking about here today.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** I have the Treasury Board document here. It shows $1 million less for 2017-18, and $2 million less for 2018-19. Three million dollars is being added back in 2020 and in 2021 there will be no increase.

I see in the document that there is no increase planned for marijuana. How can you deliver results with budget cuts?

[*English*]

**Mr. Oldford:** Again, senator, it's my understanding from an organization perspective that money has been set aside in Budget 2018 for building the internal capacity within the National Forensic Laboratory Services. We would be relying upon that money to build the capacity we are speaking about here today.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** Welcome, Mr. Oldford and Ms. Sayer.

I have a question about the second-to-last paragraph in your presentation. In the French version it is the first paragraph on the last page. You state that you will have to adjust to an increase in submissions. You expect faster turnaround times for drug-impaired driving cases because you will be focusing only on the drugs listed in the act. I am interested in the last two examples you provided. What do you mean by "use certificates whenever possible?" Can you tell me about training that will be provided for scientists and technologists, please?

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Ma question n'est pas là. Vous aurez des coupes de l'ordre de 3 millions de dollars pour cette année et l'an prochain. On ramène ce chiffre de 3 millions pour 2019-2020. Pour 2021-2022, vous n'avez aucune augmentation. Pour les quatre prochaines années, vous disposez du même budget que le budget actuel et vous nous dites que vous aurez une surcharge de travail liée aux évaluations scientifiques. Comment allez-vous réussir à livrer la marchandise malgré ces coupes budgétaires?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Le budget de cette année — celui qui a été annoncé en février 2018 — prévoit de l'argent pour aider les capacités d'analyse judiciaire de la GRC à faire face aux cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue. C'est sur cet argent que nous comptons pour édifier la capacité dont il est question ici.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** J'ai ici le document du Conseil du Trésor. On y voit 1 million de moins pour 2017-2018, 2 millions de moins pour 2018-2019. On ramène 3 millions en 2020, et pour 2021, vous n'avez aucune augmentation.

Je vois dans le document qu'aucune augmentation n'est prévue pour la gestion du dossier de la marijuana. Comment comptez-vous livrer la marchandise malgré ces coupes budgétaires?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Encore une fois, sénateur, dans ce contexte organisationnel, je crois comprendre que cet argent a été bloqué dans le budget de 2018 pour développer la capacité interne des Services nationaux de laboratoire judiciaire. C'est sur cet argent que nous comptons pour édifier la capacité dont il est question ici.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Bienvenue, monsieur Oldford et madame Sayer.

J'ai une question au sujet de l'avant-dernier paragraphe de votre présentation. Dans la version française, c'est le premier paragraphe de la dernière page. Vous dites que vous allez vous ajuster à l'augmentation de la demande. Vous prévoyez d'être en mesure de le faire en traitant les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue plus rapidement, en mettant l'accent seulement sur les drogues énumérées dans la loi. Je m'intéresse aux deux derniers exemples que vous avez donnés. Qu'entendez-vous par « utilisation de certificats aussi souvent que possible »? Pouvez-vous me parler de la formation qui a été ciblée pour les scientifiques et les technologues, s'il vous plaît?

[*English*]

**Mr. Oldford:** In referencing certificates, we are talking about the drugs that would be listed in the legislation that speaks to a per se limit. That is, producing a certificate within the lab that talks about the concentration of that drug in blood that would be above that threshold and then to rely upon a certificate to the courts for the purposes of the prosecution.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** And training?

[*English*]

**Mr. Oldford:** For the training, we would be focusing on the drugs listed in the legislation, and our training would be more focused because we would be focusing on those drugs only.

[*Translation*]

**Senator Carignan:** If I have understood correctly, the analysis services are operating at full capacity presently. You have not found alternative solutions in the private sector that could lighten your workload and the expected increase; have I understood correctly?

[*English*]

**Mr. Oldford:** Right now, again, we are starting to build that capacity for the increase in intake that we are expecting, yes.

[*Translation*]

**Senator Carignan:** You are referring to the laboratory. Is this a typo? Did you say that the current operations of the laboratory will be expanded as soon as July 2019 — not 2018?

[*English*]

**Mr. Oldford:** No. We will be building some internal capacity by July 2019, and then we'll have more capacity online early in 2021. So it's going to be a staged —

[*Translation*]

**Senator Carignan:** So I understood correctly.

In terms of the increase in volume, you said that right now people are being tested for alcohol impairment first and are only further tested for drug impairment if they test positive for alcohol impairment. I also understand that if a person has already tested positive for alcohol impairment, police will not test them for drugs and will only focus on charging them for alcohol-impaired

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Les certificats auxquels nous faisons allusion renvoient aux drogues qui seront énumérées dans la loi et qui seront assorties de limites. Il s'agira donc pour le laboratoire de produire un certificat établissant, à partir d'un échantillon de sang, la concentration en excès des seuils prescrits pour telle ou telle drogue, certificats qui pourront ensuite être utilisés devant les tribunaux pour les besoins des poursuites.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Et pour la formation?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Pour ce qui est de la formation, nous allons mettre l'accent sur les drogues qui seront énumérées dans la loi. Nous disons donc que la formation sera plus ciblée, puisqu'elle se limitera à ces drogues-là.

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Si je comprends bien, les services d'analyse fonctionnent presque à plein régime en ce moment. Vous n'avez pas trouvé, dans le secteur privé, de solutions de rechange qui pourraient alléger votre volume de travail et l'augmentation que vous anticipez. Ai-je bien compris?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous commençons tout juste à développer nos capacités en prévision de cette augmentation anticipée de la demande.

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Vous parlez du laboratoire. Ce n'est pas une faute de frappe? Vous avez bien dit que les activités actuelles du laboratoire seront élargies aussi tôt que juillet 2019, et non 2018?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Non. D'ici 2019, nous allons augmenter notre capacité interne dans une certaine mesure. Puis nous allons développer nos services en ligne au début de 2021. Il s'agit donc d'une initiative qui se fera par étape...

[*Français*]

**Le sénateur Carignan :** Donc, j'avais bien compris.

Concernant la question du volume, vous avez dit que, actuellement, les gens sont testés pour l'alcool en premier lieu, et c'est seulement lorsqu'ils reçoivent un résultat positif qu'on fait l'analyse approfondie en matière de drogue. Je comprends également que, si la personne a déjà un résultat positif pour l'alcool, les policiers ne vont pas passer au test pour la drogue et

driving. Therefore, if the police doesn't go further in its search for drugs, this would reduce the burden on the toxicology laboratory, right?

[*English*]

**Mr. Oldford:** Again, I can speak to the lab portion of your question, senator, but, obviously, it would make much more sense, with the current legislation and the science that we have to support, that the investigating officer would rely upon the alcohol first. Then, throughout that investigation, they would have to make a decision about whether alcohol was completely responsible for the impaired driving or if there were maybe other factors. I think the way each of those investigations would follow would probably be somewhat similar but somewhat different as well. If there is an understanding that it's not just alcohol but alcohol and potentially other drugs, then a sample would be collected, and that would be sent to the lab for further analysis.

**Senator Jaffer:** Thank you very much for being here and for your written notes, which are very useful. I'm going to continue with what Senator Carignan was saying. You do this every day; I don't. So correct me. The way I've always understood it is that say someone is stopped and the police officer suspects impairment, it's first at roadside, or you take them — still within two hours, right — to the police station and do the testing. Where I would like a clarification with what you said to Senator Carignan is this: If you see that there is further impairment, will you be doing this just with observation, as you have done in the past? How will you know that there is impairment with alcohol and drugs? What would you be looking at?

**Mr. Oldford:** Thank you for the question. It's kind of outside of the forensic lab analysis component, but, that being said, I think I can speak somewhat generally — and I'll qualify that — from my time working in a patrol car. While many of these investigations are very similar, they are always a little different as well. It's not a specific answer to your question, but I think it would depend on the case, the totality of the facts of the case that are being presented to the investigating officer. It may involve the amount of evidence collected from the driving evidence that they witnessed before. Maybe the individual was stopped at a checkpoint so there was no time or availability for that evidence. So it would depend on how we would make that decision.

vont se concentrer seulement sur la poursuite pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Donc, s'ils ne vont pas plus loin dans la recherche de présence de drogue, cela allège le fardeau du laboratoire d'analyse, n'est-ce pas?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Encore une fois, je peux répondre à la portion de votre question qui concerne le laboratoire, mais, compte tenu de la loi actuelle et des procédés scientifiques dont nous disposons pour l'instant, il serait évidemment plus logique que l'agent enquêteur se focalise sur l'alcool en premier. Puis, durant l'enquête subséquente, les agents devront décider si l'alcool était la seule substance responsable de la conduite avec facultés affaiblies ou s'il y avait, possiblement, d'autres facteurs en cause. Je crois que le procédé sera à peu près le même pour chacune de ces enquêtes, mais qu'il y aura aussi des variations. Si l'on conclut que l'alcool n'est pas la seule chose en cause, mais qu'il s'agit plutôt d'un mélange d'alcool et, possiblement, d'autres drogues, un échantillon sera prélevé et envoyé au laboratoire pour qu'on procède à des analyses plus poussées.

**La sénatrice Jaffer :** Merci beaucoup d'être là aujourd'hui, et merci pour vos notes écrites. Ces documents nous sont toujours très utiles. Je vais continuer sur la lancée du sénateur Carignan. Vous faites ces choses tous les jours, mais pas moi, alors corrigez-moi si je me trompe. Voici comment j'ai toujours compris la procédure : disons que quelqu'un est arrêté par la police et que l'agent soupçonne cette personne d'avoir les facultés affaiblies. L'arrestation se fait bien sûr sur le bord de la route. Dans certains cas, le contrevenant peut être amené au poste de police pour y subir un test — à condition que cela se fasse dans les deux heures suivant l'arrestation. Là où j'aimerais avoir des précisions par rapport à ce que vous avez dit au sénateur Carignan, c'est ici : si vous constatez que les facultés sont affaiblies autrement que par l'alcool, allez-vous vous fier seulement à votre jugement, comme vous l'avez fait jusqu'ici? Comment allez-vous savoir si l'affaiblissement des facultés est attribuable à la fois à l'alcool et aux drogues? Sur quoi allez-vous vous baser?

**M. Oldford :** Merci de cette question. C'est un aspect qui ne concerne pas vraiment les analyses du laboratoire judiciaire, mais je peux tout de même vous répondre en termes généraux, en me fiant à mon expérience passée à servir dans la patrouille. Je crois que le procédé est sensiblement le même pour toutes ces interventions, mais qu'il y aura aussi certaines différences. Ce n'est pas une réponse précise, j'en conviens, mais je crois que cela dépendrait du cas, de l'ensemble des faits présentés à l'agent enquêteur. Il pourrait s'agir de la quantité d'éléments de preuve recueillis à l'égard de la conduite constatée avant l'arrestation, éléments de preuve qui n'existeraient pas si la personne est arrêtée à l'occasion d'un barrage routier. Bref, cela dépendrait de la façon dont nous prendrions cette décision.

**Senator Jaffer:** You and I both, at the moment, aren't aware, which is fine. I have so many questions; I'm going to move on to another question. I come from B.C., where the alcohol equipment has continuously been challenged, so much so that our government has had another way to deal with this issue, but there is this concern about the constitutionality of the devices. I could go on talking about that, but the chair will cut me off. So I'm going to ask you: Is it possible to use the existing technology, such as interlock devices, alongside zero-tolerance campaigns, to reduce harms associated with driving under the influence of drugs?

**La sénatrice Jaffer :** Pour le moment, ni vous ni moi ne savons de quoi il retourne, et ce n'est pas un problème. J'ai tellement de questions à vous poser, mais je vais passer à une autre. Je suis de la Colombie-Britannique, où l'équipement utilisé pour déceler l'alcool est constamment remis en question, à un point tel que notre gouvernement a décidé de changer de méthode pour faire face à ce problème. Sauf que l'on se pose des questions sur la constitutionnalité de ces appareils. Je pourrais continuer à parler de cela, mais le président ne manquera pas de me ramener à l'ordre. Je vais donc vous demander ceci : est-il possible d'utiliser la technologie existante, comme les antidémarreurs, en parallèle avec des campagnes de tolérance zéro pour réduire les préjudices associés à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue?

**Mr. Oldford:** If I understand correctly, the zero tolerance would be for alcohol, for the interlock. I'm unaware of any device that exists that would test the driver for the ingestion of drugs, other than alcohol, that would allow that.

**M. Oldford :** Si j'ai bien compris, la tolérance zéro serait pour l'alcool, pour l'antidémarreur. Je n'ai jamais entendu parler d'un dispositif capable de vérifier si le conducteur a pris de la drogue avant de prendre le volant, comme cela se fait pour l'alcool.

**Senator Jaffer:** The more I look at this, the more I'm getting concerned — and maybe you will make me feel better in the sense of not being so concerned — because the science on this has specific limits. Impairment for one person may be different from impairment for another. For example, Bill C-46 may identify a person who has cannabis in their system, but it may not translate to impairment because, for those who have taken these drugs for a long time, their impairment is different from those who take it for the first time, casual users. How are you going to prove that that person is impaired?

**La sénatrice Jaffer :** Plus je m'intéresse à cette question, plus elle me préoccupe — et vous allez peut-être m'aider à me sentir mieux en n'étant pas aussi préoccupée —, parce que la science a, à cet égard, des limites particulières. L'état second chez une personne est peut-être différent de ce qu'il est chez une autre. Par exemple, le projet de loi C-46 peut bien parler d'une personne qui a du cannabis dans son système, mais cela ne veut pas nécessairement dire que les facultés de cette personne seront affaiblies. Pour les personnes qui consomment ces drogues depuis longtemps, l'effet est différent de celui ressenti par ceux qui en sont à leur première fois ou qui en consomment à l'occasion. Comment allez-vous prouver que cette personne a les facultés affaiblies?

**Mr. Oldford:** I think there are probably a couple of components to an answer to that question. First of all, I'll go back to your first statement. The science is new, and the science will take some time to evolve and mature, much like the alcohol experience did. Then, I think, with respect to the question around impairment and back to your point where maybe different levels of drugs in different persons mean different things on different days, that's going to come back, as well, to the evidence that is before the investigating officer because, again, it depends on how they came across the driver, whether they witnessed an erratic driver or not, and that would have to be part of the investigation in totality, what that would look like.

**M. Oldford :** Je crois que la réponse à cette question comporte au moins deux volets. Tout d'abord, permettez-moi de revenir à votre première affirmation. La science dans ce domaine est jeune et il lui faudra du temps pour évoluer et mûrir. Cela ressemble beaucoup avec ce qui s'est produit avec l'alcool. Ensuite, en ce qui concerne la question des facultés affaiblies et ce que vous avez dit sur le fait que différentes quantités de drogues peuvent avoir des effets différents chez différentes personnes et à différents moments, il s'agit d'aspects qui renvoient eux aussi aux éléments de preuve qui seront présentés à l'agent enquêteur. Encore une fois, tout dépendra du contexte dans lequel le conducteur se fera arrêter. L'agent enquêteur aura-t-il eu le temps de constater une conduite erratique? Tous ces aspects seront pris en considération pour les besoins de l'enquête.

**Senator Jaffer:** Chief, the biggest concern I have on this is the testing, the devices. We still haven't quite got the alcohol devices right. There are still always challenges. This is not news to you; you know that. There are all kinds of ways that lawyers challenge the alcohol device, and there will be even more here. I

**La sénatrice Jaffer :** Monsieur Oldford, ma plus grande préoccupation à cet égard porte sur les tests, sur ces appareils de vérification. Nous ne maîtrisons pas encore tout à fait les appareils pour vérifier la présence d'alcool. Il y a toujours de nouveaux problèmes. Je ne vous apprends rien; ce sont des

just feel that — I can only speak for B.C. — as the courts got so clogged with the alcohol-impaired-driving cases, I'm concerned with how you are going to deal with all of the challenges that are going to come with the drug-impairment cases. I know you are not dealing with the court system, I get that, but from your part?

choses que vous savez. Les avocats ont toutes sortes de moyens pour contester ces détecteurs d'alcool, et il y en aura encore plus avec le cannabis. Bien sûr, je ne peux parler que pour la Colombie-Britannique où les tribunaux sont complètement engorgés par des affaires de conduite en état d'ébriété, mais je me demande comment vous allez composer avec toutes les contestations qui viendront pour des affaires de conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Je sais que le système judiciaire ne relève pas de vous, je comprends cela, mais qu'allez-vous faire de votre côté?

**Mr. Oldford:** From my perspective, it will be an area that I'll have to monitor or manage very closely because it's going to be some of the same toxicologists that will be required in court that I will be depending upon to do the analysis as well. That goes back to wherever we can, we'll use certificates in the court system so that it does minimize the time of our experts in court for these constitutional-type challenges around impairment.

**M. Oldford :** De mon point de vue, c'est une question qui nécessitera une surveillance ou une gestion très serrée, puisque certains des toxicologues qui devront comparaître devant les tribunaux seront ceux dont je dépendrai pour effectuer nos analyses. C'est pour cette raison que nous allons recourir aux certificats toutes les fois que nous le pourrons, de manière à réduire au minimum le temps que nos experts devront passer devant les tribunaux dans le cadre de ces contestations de nature constitutionnelle au sujet des facultés affaiblies.

**Senator Pate:** Thank you very much, both of you, for joining us. You explained a bit of the process that's used by toxicologists in laboratories. I'm curious about how long that process generally takes from the time you stop someone until you have all of the analysis done.

**La sénatrice Pate :** Merci beaucoup à vous deux d'être venus témoigner. Vous avez expliqué succinctement en quoi consiste le processus que les toxicologues utilisent dans les laboratoires. J'aimerais savoir combien de temps dure ce processus en général, à partir du moment où vous appréhendez quelqu'un jusqu'à celui où toutes les analyses sont terminées.

Second, given what you said in your response to Senator Boisvenu around the costs, from where will the resources emanate for you to do the extra work that you are anticipating with Bill C-46?

Deuxièmement, étant donné ce que vous avez dit en répondant à la question du sénateur Boisvenu au sujet des coûts, d'où obtiendrez-vous les ressources additionnelles qu'il vous faudra pour vous acquitter du surplus de travail que vous prévoyez avoir en raison du projet de loi C-46?

**Mr. Oldford:** Thank you. First of all, to the first part of your first question, the time it takes, it depends. It depends on a whole number of factors from once the investigations is conducted by the arresting officer or the investigating officer, when they contact the forensic laboratory for authorization to send in exhibits and the amount of time that would take. Once those exhibits are authorized, then they're sent to the lab. So sometimes there's a bit of an overlap there, and these times vary.

**M. Oldford :** Merci. Pour la première partie de votre première question — en ce qui concerne la durée du processus — je dirai que cela dépend d'une foule de facteurs. Cela dépend du temps que l'agent qui a procédé à l'arrestation ou l'agent enquêteur mettra à faire son enquête, du moment où il contactera le laboratoire judiciaire pour obtenir l'autorisation d'y envoyer des éléments de preuve et du temps qu'il faudra pour faire cela. Une fois l'autorisation donnée, les éléments de preuve sont envoyés au laboratoire. Par conséquent, il y a parfois un chevauchement entre les deux étapes, et la durée de cela varie.

Then, once they come to the lab, we begin the processing of those analyses as soon as they arrive. That does vary, and to give an exact time would be difficult because all of those things vary.

Ensuite, lorsque le laboratoire reçoit les éléments de preuve, nous commençons à traiter ces échantillons et à les analyser sur-le-champ. La durée varie, et il serait difficile de vous donner un délai précis parce que toutes ces choses sont variables.

**Senator Pate:** Is it possible to give a minimum and maximum?

**La sénatrice Pate :** Est-il possible de donner un minimum et maximum?

**Mr. Oldford:** Right now, for priority cases, we could probably get responses back very quickly, and I would look for a priority case — Gillian?

**M. Oldford :** À l'heure actuelle, pour les cas prioritaires, nous pourrions probablement obtenir des réponses très rapidement, et je dirais que pour les cas nécessitant un traitement prioritaire... Gillian?

**Gillian Sayer, Toxicology Scientific Officer, Royal Canadian Mounted Police:** Again, it's very difficult to provide an exact number for a priority case. I would imagine in the order of a couple of weeks.

**Mr. Oldford:** When I reference priority cases, I'm talking about the more severe cases where an answer is needed immediately for whatever reason. Again, for the more routine cases, they would take longer because we would intentionally move them further in the queue, in time for when the courts would require them.

Again, if we are aware of a court date and for the most part the investigation is conducted and they're waiting for the analysis of the exhibit and we know when the court date is, then we will manage the cases in the queue as well to ensure that the investigator gets what they need for that.

The second question is we're going to have to, perhaps like the other public labs, rely upon the resource pool that is available within this country for the new hires. We have had discussions in terms of how we reach out to academia, other universities and private industry folks with some background or experience in the field to bring in to do the rest of the training.

**Senator Pate:** Thank you. That addresses the resources of the people. What about the fiscal resources in terms of finances if there is no increase in budget? How would you achieve that?

**Mr. Oldford:** Again, it's my understanding that in the February 2018 budget money was allocated for forensic labs within the RCMP. So we would be relying upon that funding.

**Senator Batters:** Thanks very much for being here today. Since July 2008, police have been given the authority to demand a suspected drug-impaired driver to submit to a Standardized Field Sobriety Test — that's a drug-influence evaluation by a drug recognition evaluator, for the benefit of our viewers today — to provide a sample of blood, urine or oral fluid to test for the presence of impairing substances.

Could you provide us some specific numbers today, or could you get those numbers to us, of how many blood or urine tests were requested by RCMP officers in 2017 and so far in 2018 related to marijuana?

**Gillian Sayer, agente scientifique en toxicologie, Gendarmerie royale du Canada :** Encore une fois, il est très difficile de fournir un chiffre exact pour un cas prioritaire. J'imagine que ce serait de l'ordre de deux ou trois semaines.

**M. Oldford :** Lorsque je parle de cas prioritaires, je fais allusion aux cas plus graves où une réponse immédiate est requise pour diverses raisons. Je le répète, pour les cas plus ordinaires, il faudrait plus de temps, car nous les placerions intentionnellement plus loin dans la file d'attente, de sorte que les résultats soient prêts à temps lorsque les tribunaux en auraient besoin.

Encore une fois, si nous sommes au courant d'une date de comparution devant le tribunal — et la plupart du temps, au terme de l'enquête, lorsque nous attendons de recevoir l'analyse des pièces à conviction, nous connaissons la date prévue de l'audience —, alors nous gérerons également les cas en attente de traitement pour veiller à ce que l'enquêteur obtienne les résultats dont il a besoin.

Pour répondre à la deuxième question, nous allons devoir, peut-être à l'instar d'autres laboratoires publics, nous fier au bassin de ressources qui sont disponibles au pays pour l'embauche de nouveaux travailleurs. Nous avons eu des discussions sur la façon d'établir des liens avec des représentants du milieu de la recherche, d'autres universités et de l'industrie privée, des gens qui ont des connaissances ou une certaine expérience en la matière, afin de les inviter à assurer le reste de la formation.

**La sénatrice Pate :** Merci. Voilà pour les ressources humaines, mais qu'en est-il des ressources financières s'il n'y a aucune augmentation du budget? Comment y arriveriez-vous?

**M. Oldford :** À ma connaissance, dans le budget de février 2018, des fonds ont été prévus pour les laboratoires judiciaires au sein de la GRC. Nous compterions donc sur ce financement.

**La sénatrice Batters :** Merci beaucoup d'être là aujourd'hui. Depuis juillet 2008, les policiers sont autorisés à exiger d'un conducteur soupçonné de conduite avec facultés affaiblies qu'il se soumette à un test normalisé de sobriété administré sur place — pour la gouverne de nos téléspectateurs, il s'agit là d'une évaluation effectuée par un expert en reconnaissance des drogues pour déterminer s'il y a eu consommation de drogues — et qu'il fournisse un échantillon de sang, d'urine ou de salive pour la détection de substances psychoactives.

Pourriez-vous nous fournir quelques chiffres précis aujourd'hui — ou nous les faire parvenir — sur le nombre de tests sanguins ou de tests d'urine demandés par les agents de la GRC en 2017 et jusqu'ici en 2018 relativement à la marijuana?

I'm also wondering what the average cost is for a blood test versus for a urine test for marijuana and other drugs.

**Mr. Oldford:** For those numbers, I would need to do a little more research and look into our data and provide those answers later.

**Senator Batters:** Great. Also with the cost, would you need to get back to us on that as well?

**Mr. Oldford:** Yes.

**Senator Batters:** Thank you very much.

**Mr. Oldford:** Again, for answers to both those questions, I would have to refer to the way the data has been kept in terms of how long it would take to reach in to get that.

**Senator Batters:** Of course, yes. That would be very helpful. Thank you.

I also appreciate you giving us the information today, which I found kind of alarming, the fact that the government knew for two-and-a-half years that they were going to bring this legislation forward, but we're hearing yet again that something else is just not ready. We have another situation where your laboratory capacity is already at peak and needs to be significantly expanded, as you illustrated today. Thanks very much for giving that important information to us.

**Senator McIntyre:** Thank you, Mr. Oldford, for your presentation. You referred to toxicology services, including the interpretation of analytical results in relation to legislated per se limits. On that issue, there are two important considerations; one is detection, and the other is enforcement tools.

On the issue of detection, obviously, linking THC to impairment is required to support the establishment of a scientifically supported per se limit. In addition, accurate and reliable roadside testing tools are required. Is what I have just said an accurate reflection?

**Mr. Oldford:** If I understood correctly, sir, in terms of the tools currently available to detect impaired driving?

**Senator McIntyre:** Yes.

**Mr. Oldford:** I think the investigators would have a whole range of tools at their disposal, which they would have had previously.

**Senator McIntyre:** Yes, but it's important to have scientifically established per se limits.

Je me demande également quel est le coût moyen d'un test sanguin par rapport à celui d'un test d'urine pour la marijuana et d'autres drogues.

**M. Oldford :** En ce qui concerne ces chiffres, je vais devoir faire un peu plus de recherches et examiner nos données afin de pouvoir vous envoyer les réponses plus tard.

**La sénatrice Batters :** Parfait. Pourriez-vous également nous transmettre des renseignements sur le coût?

**M. Oldford :** Oui.

**La sénatrice Batters :** Merci beaucoup.

**M. Oldford :** Là encore, pour trouver les réponses à ces deux questions, j'aurais à me fier à la façon dont les données ont été compilées, et c'est ce qui déterminera combien de temps il me faudrait pour repérer l'information.

**La sénatrice Batters :** Oui, bien entendu. Ce serait très utile. Merci.

Je vous suis également reconnaissante de nous avoir informés aujourd'hui — et je trouve cela alarmant — que le gouvernement savait pendant deux ans et demi qu'il allait présenter ce projet de loi, mais nous apprenons une fois de plus qu'un autre élément n'est pas prêt. Nous avons vu que votre laboratoire fonctionne déjà à plein régime, et il faudra accroître sensiblement sa capacité, comme vous l'avez expliqué aujourd'hui. Merci beaucoup de nous avoir fourni cette information importante.

**Le sénateur McIntyre :** Merci, monsieur Oldford, de votre exposé. Vous avez parlé des services de toxicologie, y compris de l'interprétation des résultats de l'analyse au regard des limites établies par la loi. À ce sujet, il y a deux facteurs importants à prendre en considération : la détection et les outils d'application de la loi.

En ce qui a trait à la détection, manifestement, il faut relier les niveaux de THC avec l'affaiblissement des facultés pour appuyer l'établissement d'une limite légale fondée sur des données scientifiques. De plus, il faut des outils précis et fiables pour le contrôle routier. Ces propos sont-ils exacts?

**M. Oldford :** Si je vous comprends bien, vous parlez des outils actuellement disponibles pour identifier les conducteurs aux facultés affaiblies, n'est-ce pas?

**Le sénateur McIntyre :** Oui.

**M. Oldford :** Je crois que les enquêteurs auraient toute une gamme d'outils à leur disposition, comme par le passé.

**Le sénateur McIntyre :** Oui, mais il est important d'avoir des limites légales établies de manière scientifique.

**Mr. Oldford:** Yes. If it's a question around the per se, I think I would refer to the report prepared by the Drugs and Driving Committee on the per se limit because it's kind of outside our purview from what we do.

**Senator McIntyre:** If you have the tools, obviously you'll be able to do the job?

**Mr. Oldford:** If we have the tools. If there is a per se limit, we will be able, with the instruments and the robots we have, to determine the concentration of that particular drug in the blood.

**Senator McIntyre:** How reliable is blood concentration as an indicator of impairment for drugs?

**Mr. Oldford:** Maybe I'll refer that question to my colleague.

**Ms. Sayer:** Your question is about the reliability of any drug concentration to predict impairment. That will depend on a number of factors. The role of a forensic toxicologist is to review the scientific literature around the drug in question and provide an opinion as to whether or not the concentration detected is likely to be impairing at all.

We can't provide any information on a specific individual and how likely it is that that individual will be impaired. It is an inexact science. Per se limits are typically set from a policy and public health perspective for drugs. You cannot guarantee that at a particular per se limit everybody above the limit will be impaired, nor can you guarantee that everybody below the limit will not be impaired. So the science surrounding pinpointing a blood drug concentration for which everybody will be impaired is simply not there at this point as it is for alcohol.

**Senator McIntyre:** Obviously there will be a variation, depending on the type of drugs.

**Ms. Sayer:** Yes, absolutely.

**Senator Gold:** Given the likely increase in samples that will come to you, can you talk about concerns you may have with regard to the storing of such samples, especially if things get prioritized, as they must be? Is the infrastructure currently available for the storing of the samples pending processing and thereafter?

**Mr. Oldford:** The storage, from the laboratory perspective, wouldn't be a significant concern. We do have storage capacity. If we did need more, then it's the type of infrastructure that we could provide fairly quickly with regard to refrigeration or other types of machines that we would need and the space required for that.

**M. Oldford :** Oui. Si c'est une question de limite légale, je vous invite à vous reporter au rapport préparé sur le sujet par le Comité des drogues au volant, parce que cet aspect ne relève pas vraiment de notre mandat.

**Le sénateur McIntyre :** Si vous avez les outils, alors évidemment, vous pourrez faire le travail?

**M. Oldford :** Si nous avons les outils, oui. S'il y a une limite légale, nous pourrons, grâce aux instruments et aux robots dont nous disposons, déterminer la concentration d'une drogue particulière dans le sang.

**Le sénateur McIntyre :** Dans quelle mesure la concentration de drogue dans le sang est-elle un indicateur fiable de l'affaiblissement des facultés?

**M. Oldford :** Je vais peut-être demander à ma collègue de répondre à cette question.

**Mme Sayer :** Votre question porte sur la fiabilité d'une concentration de drogue pour prédire l'affaiblissement des facultés. Cela dépendra d'un certain nombre de facteurs. Le rôle d'un toxicologue judiciaire est d'examiner les publications scientifiques sur la drogue en question et de donner une opinion pour établir si la concentration détectée est susceptible ou non d'affaiblir les facultés.

Nous ne pouvons pas fournir des informations sur un individu en particulier ni prévoir dans quelle mesure cette personne aura les facultés affaiblies. Les limites légales des drogues sont généralement établies à des fins d'élaboration de politiques et de santé publique. Il est impossible de garantir qu'au-delà d'une limite légale précise, tout le monde aura les facultés affaiblies et qu'en deçà de la limite, tout le monde gardera ses facultés intactes. Par conséquent, à ce stade-ci, la science ne permet pas de préciser la concentration de drogue dans le sang qui affaiblira les facultés de tous, comme c'est le cas pour l'alcool.

**Le sénateur McIntyre :** De toute évidence, il y aura une variation, selon le type de drogues.

**Mme Sayer :** Oui, absolument.

**Le sénateur Gold :** Étant donné l'augmentation probable du nombre d'échantillons que vous recevrez, pouvez-vous nous parler de vos préoccupations quant à l'entreposage de ces échantillons, surtout si certains cas sont traités en priorité, comme il se doit? Dispose-on actuellement de l'infrastructure nécessaire pour entreposer les échantillons en attente de traitement et ceux qui ont déjà été traités?

**M. Oldford :** Du point de vue du laboratoire, l'entreposage ne serait pas particulièrement problématique. Nous avons une capacité d'entreposage. Si jamais nous avions besoin d'une capacité accrue, c'est le genre d'infrastructure que nous pourrions obtenir assez rapidement en ce qui concerne la

réfrigération ou d'autres types de machines pouvant s'avérer nécessaires, ainsi que l'espace requis à cette fin.

**Senator Gold:** Thank you. I have a quick follow up. It is actually the prequel to the question. With regard to the collection of samples in urban areas, I imagine it's not as great a challenge. But in the more remote areas, could you comment a bit on either your experience to date or what you imagine the challenges will be in both the collection and the transmission of samples to laboratories from remote areas?

**Le sénateur Gold :** Merci. J'ai une brève question complémentaire à vous poser. C'est, en fait, un prologue à la question. En ce qui a trait au prélèvement d'échantillons dans les régions rurales, j'imagine que cela ne pose pas grand problème. Par contre, il n'en est pas ainsi dans les régions éloignées. Pourriez-vous nous dire quelques mots sur votre expérience à ce jour ou sur les défis que vous prévoyez sur le plan du prélèvement d'échantillons dans les régions éloignées et de leur transmission aux laboratoires?

**Mr. Oldford:** Perhaps I can make comments based on my own experience to highlight that there will be parts of the country where the collection of samples would be more challenging than others, based on the infrastructure that is currently available or that could be put in place. For the most part, those responsibilities and pressures would lie outside the laboratory perspective.

With respect to the delivery of the exhibits to the lab, we have no real concerns over that, for the most part, because we already receive a number of exhibits on a priority basis anyway. So it's just a collection, I think, of the sample at the front end.

**M. Oldford :** Je pourrais peut-être faire quelques observations d'après mon expérience pour souligner que le prélèvement d'échantillons sera plus difficile dans certaines régions du pays que dans d'autres, en fonction de l'infrastructure qui est actuellement disponible ou qui pourrait être mise en place. Dans l'ensemble, ces responsabilités et ces pressions ne relèveraient pas du mandat du laboratoire.

Pour ce qui est de l'acheminement des pièces à conviction vers le laboratoire, nous ne nous en inquiétons pas outre mesure, car nous en avons déjà reçu un certain nombre de façon prioritaire. Cela se résume donc, selon moi, à la prise d'échantillons au début du processus.

[*Translation*]

**Senator Maltais:** Mr. Oldford, you have done roadside tests, you have stopped cars and you have probably taken saliva samples. The courts have already handed down decisions on these tests and some of them have been recognized. However, have they ever been challenged?

[*Français*]

**Le sénateur Maltais :** Monsieur Oldford, vous avez effectué des tests sur la route, vous avez arrêté des automobilistes et vous avez sans doute prélevé des échantillons de salive. Des tribunaux se sont prononcés sur vos tests et certains les ont reconnus. Toutefois, ont-ils déjà été contestés?

[*English*]

**Mr. Oldford:** First of all, I would say that the tests that have been done, if you're referring to the oral roadside screening devices, that falls outside the purview of the forensic lab as well. So we have not been involved in those studies. I do not believe that they have been used to the point where they have been tested in court yet. There is still a validation process. It's my understanding that the work that has been done on those devices so far has been a pilot to speak to the functionality of them.

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Tout d'abord, si vous parlez des appareils de détection à échantillonnage de liquide buccal en bordure de route, je dirais que les tests qui ont été effectués ne font pas partie, eux non plus, du mandat du laboratoire judiciaire. Voilà pourquoi nous n'avons pas participé à ces études. Je ne crois pas que les tribunaux se soient prononcés là-dessus à ce stade-ci. Il reste encore un processus de validation. Si je ne m'abuse, le travail accompli jusqu'à présent relativement à ces dispositifs faisait partie d'un projet pilote destiné à démontrer leur fonctionnalité.

[*Translation*]

**Senator Maltais:** Individuals who were arrested for a drug offence and underwent testing did not challenge the results or go to the courts, if I understand correctly?

[*Français*]

**Le sénateur Maltais :** Les individus qui ont été arrêtés pour une infraction reliée à la drogue et qui ont subi un test n'ont pas contesté ni comparu devant les tribunaux, si je comprends bien?

[*English*]

**Mr. Oldford:** I wouldn't have that information. That would be outside the purview of the forensic lab. I couldn't respond yes or no, but I do know a pilot project was conducted with regard to the oral fluid roadside screening devices. However, I can't speak to all the details and how that pilot study played itself out and how it was structured.

[*Translation*]

**Senator Maltais:** It would still be important to know if the analyses that you do are accepted or challenged by the courts, right?

[*English*]

**Mr. Oldford:** The roadside screening devices would be separate from the forensic laboratory. We would only be doing analysis of the blood exhibits coming in as a result of the investigation, which would rely on those roadside screening devices. We are different.

The ability of those roadside screening devices to work well or not, sir, would speak to the number of exhibits potentially coming to the lab, but it wouldn't have a direct impact on the way we do our work.

[*Translation*]

**Senator Maltais:** To conclude, I understand that no one has challenged or accepted the results.

[*English*]

**Mr. Oldford:** It's my understanding that to date, none of these devices have been deemed by the courts or by the Criminal Code yet as an accepted device.

**The Chair:** It's my pleasure to thank you both for your contributions this morning. I'm sure that your contribution will be helpful in our deliberation on this bill.

[*Translation*]

I am now very pleased to introduce Ms. Kathleen Fox, Chair of the Transportation Safety Board of Canada. She is accompanied by Mr. Jean Laporte, Chief Operating Officer.

[*English*]

I understand you have prepared a brief that we have circulated around the table. The floor is yours, Ms. Fox.

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Je ne dispose pas de cette information. Ce serait à l'extérieur du mandat du laboratoire judiciaire. Je ne saurais vous répondre par oui ou non, mais je sais qu'un projet pilote a été réalisé sur les appareils de détection à échantillonnage de liquide buccal en bordure de route. Je ne peux toutefois pas parler de tous les détails concernant les résultats et la structure du projet pilote en tant que tel.

[*Français*]

**Le sénateur Maltais :** Il serait tout de même important de savoir si les analyses que vous faites sont acceptées ou contestées par les tribunaux, non?

[*Traduction*]

**M. Oldford :** Le laboratoire judiciaire ne s'occuperait pas des appareils de dépistage utilisés lors de contrôles routiers. Nous ne ferions que l'analyse des échantillons de sang prélevés dans le cadre de l'enquête, au moyen de ces appareils. Notre travail est donc différent.

Le bon ou le mauvais fonctionnement de ces dispositifs serait démontré par le nombre éventuel de pièces à conviction envoyées au laboratoire, mais cela n'aurait aucune incidence directe sur la façon dont nous faisons notre travail.

[*Français*]

**Le sénateur Maltais :** Pour terminer, je dois comprendre que personne n'a contesté ni n'a accepté les résultats.

[*Traduction*]

**M. Oldford :** À ma connaissance, jusqu'ici, aucun de ces appareils n'est réputé avoir été accepté par les tribunaux ou aux termes du Code criminel.

**Le président :** Je vous remercie tous les deux de vos observations ce matin. Je suis sûr que votre contribution sera utile dans le cadre de nos délibérations sur le projet de loi.

[*Français*]

Il m'est très agréable de vous présenter maintenant Mme Kathleen Fox, présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Elle est accompagnée de M. Jean Laporte, administrateur en chef des opérations.

[*Traduction*]

Je crois comprendre que vous avez préparé un mémoire, et nous l'avons distribué à tout le monde autour de la table. La parole est à vous, madame Fox.

**Kathleen Fox, Chair, Transportation Safety Board of Canada:** I want to thank you for inviting the Transportation Safety Board of Canada today. This is our first time appearing before this committee, and therefore I would like to start with a brief overview of who we are, and what we do.

Our agency was created in 1990 by the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act. Our mandate and our sole purpose is to advance transportation safety in the air, marine, rail and pipeline modes of transportation. We do that by conducting independent investigations, identifying safety deficiencies, causes and contributing factors, making recommendations and reporting publicly on our investigations and their findings. It's important to note that we do not attribute blame or civil or criminal responsibility.

[*Translation*]

In other words, when something goes wrong, we investigate to find out not just what happened but why. And then we make public what we've learned, so that those best placed to take action — regulators and industry — can do so.

[*English*]

Given our mandate and the fact that we do not assign blame or responsibility, we were quite surprised to receive an invitation to appear before this committee in the context of its review of proposed amendments to the Criminal Code of Canada as described in Bill C-46. However, we were pleased to hear that members of the committee had taken note of our investigation report into the April 2015 in-flight breakup and crash of a small cargo aircraft in North Vancouver, B.C., in which we identified that alcohol impairment almost certainly played a role.

As you know, this investigation resulted in a safety recommendation calling upon the Department of Transport, in collaboration with the Canadian aviation industry and employee representatives, to develop and implement requirements for a comprehensive substance abuse program, including drug and alcohol testing, to reduce the impairment of persons while engaged in safety-sensitive functions. These requirements should consider and balance the need to incorporate human rights principles in the Canadian Human Rights Act, with the responsibility to protect public safety.

**Kathleen Fox, présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada :** Je tiens à vous remercier d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à témoigner aujourd'hui. Comme il s'agit de notre première comparution devant le comité, j'aimerais d'abord vous donner un aperçu du BST et de son mandat.

Le BST a été créé en 1990 en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Notre mandat et notre unique vocation consistent à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime et ferroviaire, ainsi que du transport par pipeline. Nous le faisons en menant des enquêtes indépendantes, en cernant les lacunes de sécurité, en déterminant les causes ainsi que les facteurs contributifs, en faisant des recommandations et en publiant des rapports sur nos enquêtes et leurs constatations. Il est important de noter que nous ne sommes pas habilités à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

[*Français*]

Autrement dit, lorsque survient un incident, nous menons une enquête afin de savoir ce qui s'est passé et de déterminer les raisons pour lesquelles il s'est produit. Ensuite, nous rendons publiques nos conclusions afin que les organismes de réglementation et les intervenants de l'industrie les mieux placés pour prendre les mesures nécessaires puissent le faire.

[*Traduction*]

Compte tenu de notre mandat, et du fait que nous n'attribuons ni blâme ni responsabilité, nous étions très étonnés de recevoir une invitation à comparaître devant le comité dans le cadre de son examen des modifications proposées au Code criminel du Canada, telles que décrites dans le projet de loi C-46. Nous étions toutefois heureux de constater que des membres du comité avaient examiné notre rapport d'enquête sur la désintégration en vol d'un petit avion de transport de marchandises survenu en avril 2015 à North Vancouver, en Colombie-Britannique, à la suite de laquelle nous avons déterminé que l'affaiblissement des facultés par l'alcool avait presque certainement joué un rôle dans cet accident.

Comme vous le savez, cette enquête a donné lieu à une recommandation de sécurité demandant que le ministère des Transports, en collaboration avec le secteur de l'aviation et les représentants d'employés canadiens, élabore et mette en place des exigences relativement à un programme complet de lutte contre l'abus de substances, qui comprend le dépistage de la consommation de drogues et d'alcool, dans le but de réduire le risque que des personnes qui occupent des fonctions critiques pour la sécurité accomplissent leurs tâches avec des facultés affaiblies. Ces exigences doivent tenir compte du besoin d'incorporer les principes des droits de la personne en vertu de la Loi canadienne sur les droits de la personne et de trouver l'équilibre entre ces principes et la responsabilité de protection de la sécurité publique.

Why did we make this recommendation? The TSB has identified drug and alcohol use as a factor not only in this accident but also in a number of previous investigations. As well, several incidents involving pilots who reported for work while impaired have been covered prominently in the media. In a number of cases, it was an airport employee or a co-worker of an impaired pilot who ultimately served as the last line of defence and prevented the impaired pilot or pilots from operating an aircraft. And while effective in those cases, this defence is insufficient on the whole.

Pourquoi avons-nous formulé cette recommandation? Le BST a déterminé que l'abus d'alcool et de drogues avait non seulement joué un rôle dans cet accident, mais également dans bon nombre d'événements antérieurs ayant fait l'objet d'une enquête. Également, plusieurs incidents mettant en cause des pilotes qui se sont présentés au travail avec des facultés affaiblies ont fait les manchettes. Dans plusieurs cas, c'est un employé de l'aéroport ou un collègue d'un pilote aux facultés affaiblies qui a servi de dernière ligne de défense pour empêcher le ou les pilotes enivrés de conduire un aéronef. Bien qu'elle ait été efficace dans ces cas, cette mesure est bien mince dans l'ensemble.

Existing laws, regulations, standards and guidance may be effective in mitigating some of the risks associated with substance use amongst pilots and other safety-sensitive functions but they rely heavily on self-policing. There continue to be occurrences in which impaired individuals are not identified or prevented from operating an aircraft, and the board therefore believed that more needed to be done to mitigate this risk and issued its recommendation.

Les lois, règlements, normes et directives en vigueur peuvent contribuer à atténuer certains des risques associés à l'usage de substances chez les pilotes et autres employés qui remplissent des fonctions liées à la sécurité, mais ils s'appuient beaucoup sur la discipline interne. Or, il continue de se produire des événements où les personnes aux facultés affaiblies passent inaperçues ou ne sont pas empêchées de piloter un aéronef. Par conséquent, le BST estimait qu'il fallait en faire plus pour atténuer ce risque, d'où la publication de cette recommandation.

[*Translation*]

We would be happy to answer any questions you may have about our mandate, our investigation process, or our recommendation on the need for a comprehensive substance abuse program in the aviation industry.

[*Français*]

Nous serons heureux de répondre à vos questions sur notre mandat, notre processus d'enquête ou notre recommandation sur la nécessité de mettre en œuvre un programme complet de lutte contre l'abus d'alcool et de drogue dans le secteur de l'aviation.

[*English*]

However, we will not comment on matters outside the scope of our mandate, such as the proposed legislative changes in Bill C-46 or any aspects of the criminal responsibility associated with the operation of a conveyance while impaired.

[*Traduction*]

Toutefois, nous ne ferons aucun commentaire sur des questions qui ne relèvent pas de notre mandat, telles que les propositions de modifications législatives énoncées dans le projet de loi C-46 ou tout autre aspect de la responsabilité criminelle associée à la conduite d'un véhicule avec les capacités affaiblies.

[*Translation*]

**The Chair:** Thank you, Ms. Fox.

We now give the floor to our deputy chair, Senator Boisvenu.

**Senator Boisvenu:** I'd like to welcome our guests and thank you for your presentation. In 2017, a Sun Wing pilot was arrested in the cockpit for having been found drunk. It could have been much more dramatic if he had flown the plane. Were you consulted when Bill C-46 was being drafted? Did the government consult you about the monitoring aspects or any other aspects?

**Ms. Fox:** No, we were not consulted by the government.

[*Français*]

**Le président :** Merci, madame Fox.

La parole est au vice-président, le sénateur Boisvenu.

**Le sénateur Boisvenu :** Bienvenue à nos invités, et merci de votre présentation. En 2017, on a vu l'arrestation d'un pilote de la SunWing qui était en état d'ébriété, et qui a été arrêté dans la cabine de pilotage. Cela aurait pu être un événement beaucoup plus dramatique s'il avait pris les commandes de l'avion. Avez-vous été consultés lors de l'élaboration du projet de loi C-46? Est-ce que le gouvernement vous a consultés sur les éléments de contrôle ou autres?

**Mme Fox :** Non, nous n'avons pas été consultés par le gouvernement.

**Senator Boisvenu:** Yesterday we saw witnesses from the transportation sector in the sea, air, rail and trucking sectors. In their opinion, one of the drawbacks of this bill is that random testing will only apply to alcohol and not drugs. They believe that, in these sectors, they should have the right to do random testing of employees in high-risk positions, mainly those who operate trains, planes et cetera. Has your board ever made a similar recommendation in the past? Or do you think that this is a recommendation you would make as part of Bill C-46, namely that this sort of preliminary monitoring or random testing be allowed for employees with high-risk responsibilities to the public, such as the transportation of people?

**Ms. Fox:** One of the recommendations we made after the accident that took place in British Columbia was to create a comprehensive program to evaluate the presence of alcohol and drugs. We didn't specify what type of testing would be done, random or other types. We do know that to be effective, and to avoid situations where people's job skills are affected by drugs or alcohol, you need a comprehensive program that includes education, supervision with some form of testing or other, and support programs for people who suffer from specific conditions.

**Senator Boisvenu:** These means could perhaps include random testing.

**Ms. Fox:** Yes, random testing could be part of it, but we didn't stop there.

**Senator Dupuis:** Hello, Ms. Fox and Mr. Laporte. Thank you for being with us today. I just want to make sure I understand your presentation this morning. You were saying that you were responsible for air, sea, rail and pipeline safety.

**Ms. Fox:** That is correct.

**Senator Dupuis:** In terms of safety, you're recommending that the Department of Transport, in co-operation with the aviation industry and Canadian employee representatives, establish measures, which you have explained. Does this recommendation only apply to the aviation industry?

**Ms. Fox:** When our board makes a recommendation, it has to be supported by evidence. In this case, our recommendation came after an airplane accident occurred and an investigation was conducted. Therefore, the recommendation was for aviation. However, when we do make a recommendation, the department has 90 days to respond. When it responded, it recognized that such challenges exist for other means of transportation as well. It therefore intends to examine rail, sea and aviation transportation

**Le sénateur Boisvenu :** Hier, nous recevions des témoins qui représentaient l'industrie du transport, qu'il soit maritime, aérien, ferroviaire ou par camionnage. Ils trouvent que l'une des faiblesses du projet de loi, c'est que les contrôles aléatoires vont s'appliquer seulement à l'alcool et non pas aux drogues. Ils seraient d'accord pour que, au sein de ces industries, on reconnaisse le droit de mettre en œuvre des tests aléatoires pour les employés qui occupent des postes à haut risque, et qui conduisent entre autres des trains, des avions, et cetera. Est-ce que votre commission a déjà fait une recommandation semblable par le passé, ou est-ce que, dans le cadre du projet de loi C-46, c'est le type de recommandation que vous feriez, à savoir qu'on permette ce type de contrôle préalable, ces tests aléatoires pour les employés qui ont des responsabilités très importantes à l'égard du public, comme celle de transporter des personnes?

**Mme Fox :** L'une des recommandations que nous avons faites, dans le cas de l'accident qui s'est produit en Colombie-Britannique, était de prévoir un programme exhaustif qui évaluerait la présence d'alcool ou de drogue. On n'a pas précisé la forme d'évaluation, qu'elle soit aléatoire ou autre. Nous savons que, pour être efficace et éviter que les compétences soient affectées par la drogue ou l'alcool, il faut un programme exhaustif qui comprend l'éducation, la supervision sous forme de test ou autre, et des programmes de soutien dans le cas où les personnes souffrent d'une condition particulière.

**Le sénateur Boisvenu :** Cet ensemble de moyens pourrait inclure les tests aléatoires.

**Mme Fox :** Les tests aléatoires pourraient en faire partie, mais on ne s'est pas arrêté là.

**La sénatrice Dupuis :** Bonjour, madame Fox, monsieur Laporte. Merci d'être parmi nous. J'aimerais m'assurer de comprendre le sens de votre présentation ce matin. Vous dites que votre responsabilité porte sur la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par oléoduc.

**Mme Fox :** C'est exact.

**La sénatrice Dupuis :** En matière de sécurité, votre recommandation propose que le ministre des Transports, en collaboration avec le secteur de l'aviation et les représentants d'employés canadiens, mette en place des mesures, que vous nous avez expliquées. Cette recommandation porte-t-elle uniquement sur le secteur de l'aviation?

**Mme Fox :** Lorsque le bureau émet une recommandation, elle doit être soutenue par des preuves. Le cas qui nous intéresse faisait suite à un accident d'avion et à l'enquête qu'on a menée. La recommandation visait donc l'aviation. Par contre, lorsqu'on émet une recommandation, le ministère a 90 jours pour y répondre. Dans sa réponse, il a reconnu que cet enjeu peut exister pour d'autres modes de transport. Il prévoit donc de se pencher sur l'ensemble du transport ferroviaire, maritime et de l'aviation. Il a l'intention de revoir sa politique afin de

in general. It intends to review its policy to determine how to deal with this challenge for other means of transportation.

**Senator Dupuis:** If I understand correctly, the government is about to review the issue for the entire sector that you cover?

**Ms. Fox:** Yes.

**Senator Dupuis:** Is that the reason why at the end of your presentation you said that you were not here to make comments on Bill C-46, because that bill is not the bill which is relevant in dealing with the issue that you have raised?

**Ms. Fox:** It is partly for that reason. But it's also because our mandate is not to assign blame or to determine civil or criminal responsibility. Making comments about the Criminal Code would be outside of our mandate.

[*English*]

**Senator McIntyre:** Thank you, Ms. Fox, for your fine presentation. As you have indicated, what is needed is a comprehensive substance abuse program which would include mandatory testing, so my question is this: Will that program include complementary initiatives such as education, peer support, employee assistance and rehab?

**Ms. Fox:** Our recommendation to Transport Canada is to work with industry and employee representatives to develop the requirements for a comprehensive program that would include all of the elements you mentioned. The type of circumstances that we have encountered in our investigations is, more frequently, where we have long-term substance abuse issues as opposed to someone having a few drinks or taking something else. We felt that because there are comprehensive medical standards and protocols for people not to use drugs or alcohol when operating an airplane or vessel, it needed to be broad, and it's up to Transport Canada as a regulator to develop the program. We will then assess whether that addresses the underlying safety deficiency.

**Senator McIntyre:** Will the program also consider and balance the need to incorporate human rights principles with public safety?

**Ms. Fox:** Again, we made that as part of the recommendation, but we don't enforce our own recommendations. We make a recommendation to the government, in this case Transport Canada, the Minister of Transport. The minister responds with how they are going to address this. They have indicated that they are looking at it from a policy perspective, about what can be

déterminer comment traiter cet enjeu pour les autres modes de transport.

**La sénatrice Dupuis :** Si je comprends bien, le gouvernement se prépare à examiner la question pour l'ensemble du secteur que vous couvrez?

**Mme Fox :** Oui.

**La sénatrice Dupuis :** Est-ce la raison pour laquelle vous dites à la fin de votre présentation que vous n'êtes pas ici pour faire des commentaires sur le projet de loi C-46, parce que ce n'est pas ce projet de loi qui est pertinent pour traiter la question que vous avez soulevée?

**Mme Fox :** C'est en partie pour cette raison. D'autre part, notre mandat n'est pas d'attribuer le blâme ni la responsabilité civile ou pénale. Il serait donc hors de notre mandat de faire des commentaires sur le Code criminel.

[*Traduction*]

**Le sénateur McIntyre :** Merci, madame Fox, de votre excellent exposé. Comme vous l'avez dit, il faut un programme complet de lutte contre l'abus de substances, qui comprendrait un dépistage obligatoire, d'où ma question : ce programme englobera-t-il des initiatives complémentaires comme l'éducation, le soutien par les pairs, l'aide aux employés et les services de désintoxication?

**Mme Fox :** Ce que nous recommandons à Transports Canada, c'est de collaborer avec l'industrie et les représentants d'employés pour élaborer des exigences en vue d'un programme complet qui engloberait tous les éléments que vous venez de mentionner. Parmi les circonstances que nous avons observées dans le cadre de nos enquêtes, nous avons surtout eu affaire à des problèmes d'abus de substances à long terme plutôt qu'à des cas de consommation occasionnelle de boissons ou d'autres substances. Nous avons jugé qu'il fallait ratisser large parce qu'il existe des normes et des protocoles médicaux exhaustifs qui interdisent la consommation de drogues ou d'alcool au moment de conduire un avion ou un navire, et il incombe à Transports Canada, en tant qu'organisme de réglementation, de mettre au point le programme. Nous évaluerons ensuite le tout pour déterminer si cela permet de corriger la lacune sous-jacente en matière de sécurité.

**Le sénateur McIntyre :** Le programme tiendra-t-il également compte du besoin d'établir un équilibre entre les principes des droits de la personne et la sécurité publique?

**Mme Fox :** Là encore, cela fait partie de notre recommandation, mais ce n'est pas nous qui en assurons la mise en œuvre. Nous formulons une recommandation au gouvernement, en l'occurrence à Transports Canada, plus précisément au ministre des Transports. En réponse, ce dernier décide de ce qui s'impose pour régler cette situation. Ainsi, le

done to have a comprehensive program that would include testing and other things, like education and awareness. They have already indicated they are going to commence an awareness campaign in 2018, I believe in the fall, but it's really up to them how they work with industry and employee representatives. We wanted to make sure that our recommendation included that need to balance privacy issues with the need for public safety.

**Senator McIntyre:** It's all part of your recommendation, but it's up to the federal government to put this into action.

**Ms. Fox:** That is correct.

**Senator Pate:** Thank you both for your testimony. In addition to the recommendation you mentioned in your opening comments following the April 2015 crash and breakup, are there any other comments or recommendations you would make regarding how to reduce incidences involving impairment in a proactive way rather than retroactively? I'm curious whether you have stats on the number of drug or alcohol impairment-related occurrences, and whether this is a significant problem in marine, rail and air transportation.

**Ms. Fox:** Since we were created in 1990 — I'll go to the statistics first, senator — we have investigated 24 occurrences that could be accidents or incidents where we have cited alcohol or drugs as a finding. To be clear, that doesn't necessarily mean it was causal to the accident or the incident, but it played some role. Maybe as a risk.

Also that does not only involve alcohol and drugs such as cannabis or opioids. It can also include impairment caused by over-the-counter prescription drugs. Overall, it's a fairly rare occurrence for us to find in our investigations. That being said, it does exist out there, and that's why we felt following three investigations that we did between 2009 and 2015, including the occurrence in North Vancouver, that it was time for the board to make a recommendation with respect to a comprehensive substance abuse program in aviation that would include testing, but we are not prescriptive about what type of testing, whether it should be screening that is done prior to issuing a medical certificate, preemployment testing or random testing. We do know that some companies already do for-cause testing or post-incident testing.

ministère a fait savoir qu'il examinait la question du point de vue stratégique pour déterminer quelles mesures peuvent être prises en vue d'instaurer un programme complet qui engloberait le dépistage et d'autres initiatives comme l'éducation et la sensibilisation. Le ministère a déjà indiqué son intention de lancer une campagne de sensibilisation en 2018 — je crois, à l'automne —, mais c'est à lui de déterminer comment collaborer avec l'industrie et les représentants d'employés. Nous voulions nous assurer que notre recommandation faisait également mention de la nécessité de trouver l'équilibre entre les questions de respect de la vie privée et le besoin de protéger la sécurité publique.

**Le sénateur McIntyre :** Tout cela fait partie de votre recommandation, mais il incombe au gouvernement fédéral de mettre cela en œuvre.

**Mme Fox :** C'est exact.

**La sénatrice Pate :** Je vous remercie tous deux de vos témoignages. En plus de la recommandation que vous avez mentionnée au cours de votre déclaration préliminaire et qui a suivi la désintégration en vol survenue en avril 2015, y a-t-il d'autres commentaires ou recommandations que vous pourriez faire en ce qui concerne la manière de réduire les incidents mettant en cause une personne en état d'ébriété, d'une façon préventive plutôt que réactive? Je suis curieux de savoir si vous disposez de statistiques sur le nombre d'incidents mettant en cause des personnes aux facultés affaiblies par des drogues ou de l'alcool, et si ce problème survient fréquemment dans les transports maritimes, ferroviaires et aériens.

**Mme Fox :** Depuis notre création en 1990 — je vais aborder d'abord la question des statistiques, sénateur —, nous avons enquêté sur 24 cas qui pourraient être des accidents ou des incidents où l'alcool ou des drogues ont été mentionnés dans les constatations. Soyons clairs. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'ils ont causé l'accident ou l'incident, mais plutôt qu'ils ont joué un rôle quelconque, peut-être en tant que risque.

De plus, ces occurrences ne sont pas simplement liées à l'alcool et à des drogues comme le cannabis ou des opioïdes. Ils peuvent aussi être liés à des facultés affaiblies par des médicaments d'ordonnance ou en vente libre. Dans l'ensemble, il est plutôt rare que nous détections de l'alcool ou des drogues dans le cadre de nos enquêtes. Cela dit, cela se produit, et c'est la raison pour laquelle, après les trois enquêtes menées entre 2009 et 2015, y compris l'occurrence de North Vancouver, nous avons eu l'impression qu'il était temps que le bureau émette une recommandation en ce qui concerne l'établissement d'un programme complet de lutte contre l'abus de substances dans le secteur de l'aviation, qui comprend le dépistage. Toutefois, notre recommandation n'est pas normative quant au type de dépistage, qu'il s'agisse de mesures de dépistage prises avant de délivrer un certificat médical ou d'embaucher quelqu'un, ou de tests de dépistage aléatoire. Nous savons que certaines entreprises

procèdent déjà à des tests de dépistage pour raisons valables ou à la suite d'un incident.

**Senator Pate:** Any other comments on how to deal with this proactively? I think you have addressed a bit of that, but do you have any other comments?

**La sénatrice Pate :** Avez-vous d'autres observations à formuler quant à la façon de s'attaquer à ce problème d'une manière préventive? Je pense que vous avez effleuré cet aspect, mais avez-vous d'autres commentaires à cet égard?

**Ms. Fox:** Not really. We had issued a previous concern following the sinking of the *Queen of the North* in B.C. because we identified cannabis use on that particular vessel, so at that time the board issued a concern specific to cannabis use on the *Queen of the North*. Since then, our only recommendation has been this one, which is a comprehensive substance abuse program in aviation for anybody, not just pilots, but anybody who is considered to be operating in a safety-sensitive function.

**Mme Fox :** Pas vraiment. Nous avions précédemment fait état d'une préoccupation à la suite du naufrage du navire *Queen of the North*, en Colombie-Britannique, parce que nous avions détecté une consommation de cannabis à bord du navire en question. Donc, à l'époque, le bureau a exprimé une préoccupation relative à la consommation de cannabis à bord du *Queen of the North*. Depuis, la seule recommandation que nous avons formulée est celle ayant trait à un programme complet de lutte contre l'abus de substances dans le secteur de l'aviation, qui s'applique non seulement aux pilotes, mais aussi à toute personne dont les fonctions sont considérées comme critiques pour la sécurité.

[*Translation*]

[*Français*]

**Senator Pratte:** I would like to have a clarification. When you talk about 24 investigations where alcohol or drugs were determined to be possible factors, was this for all modes of transportation?

**Le sénateur Pratte :** J'aimerais une précision. Quand vous parlez de 24 enquêtes où l'alcool ou la drogue ont été cernés comme facteurs possibles, c'est pour tous les moyens de transport?

**Ms. Fox:** Yes. In fact, there were 15 for aviation transport, six for marine transport and three for rail transport.

**Mme Fox :** Oui. En fait, c'était 15 pour l'aviation, 6 pour la marine et 3 pour le transport ferroviaire.

**Senator Pratte:** A certain number of airline companies already have policies in place. Especially when carrying out tests after an incident or when somebody is hired. Are you aware of measures already in place within the aviation industry?

**Le sénateur Pratte :** Un certain nombre de sociétés aériennes ont déjà des politiques en place, notamment pour faire des tests à la suite d'un incident ou au moment de l'embauche. Avez-vous une idée de la situation quant aux mesures déjà en place au sein de l'industrie de l'aviation?

**Ms. Fox:** No, we do not have a bigger picture of the situation. If we believe that drugs or alcohol were a factor in an incident, we analyze what the transporter has in place to prevent this risk.

**Mme Fox :** Non, on n'a pas de portrait global de la situation. Si on croit que la drogue ou l'alcool a été un facteur lors d'un incident, on examinera ce qu'il y avait en place chez le transporteur pour prévenir ce risque.

**Senator Pratte:** Based on the accident investigations that you conducted, do you have any indication as to whether the companies involved in the accidents had test programs that were insufficient or non-existent?

**Le sénateur Pratte :** Avez-vous des indications selon lesquelles les entreprises impliquées dans les accidents sur lesquels vous avez mené des enquêtes avaient des programmes de tests insuffisants ou inexistants?

**Ms. Fox:** I can answer in two ways. First, many airline and rail companies must have a safety management system to manage the risks within their operations. The use of drugs or alcohol certainly represents a risk. Consequently, they must ensure they have programs. Depending on the size of the operation, some programs are very well developed, while others are less developed. In the accident that I mentioned earlier, the captain had a blood alcohol level of 0.24 per cent after the accident. In the report, it is mentioned that this employee was thought to have had an alcohol abuse problem. The company

**Mme Fox :** Je peux répondre de deux façons. D'abord, plusieurs compagnies aériennes et ferroviaires doivent avoir un système de gestion de la sécurité pour gérer les risques au sein de leurs opérations. L'utilisation de drogue ou d'alcool représente certainement un risque. Par conséquent, elles doivent prévoir des programmes. Selon la taille de l'exploitation, certains programmes sont très développés, alors que d'autres le sont moins. Dans le cas de l'accident dont je vous ai parlé plus tôt, le capitaine avait un taux d'alcoolémie de 0,24 p. 100 à la suite de l'accident. On mentionne dans le rapport que cet employé avait

evaluated this pilot while in flight and concluded that the pilot respected the performance standards. The company claimed that they would follow the situation closely. It was after this that the accident occurred. We had observed that there were no means of reporting this incident to the company's senior managers. In that particular case, communication within the company did not work well.

**Senator Pratte:** In the United States, they have random testing. Have these programs been tested? If so, do they work better than those that exist in Canada?

**Ms. Fox:** Following this accident, we analyzed programs that exist in the United States, the United Kingdom and in Australia. The United States and Australia have programs for random testing. However, it is difficult to determine their efficiency. They do not have statistics that would show the number of times they caught someone before they took control of an airplane or before working in a critical safety-sensitive position. We are not in a position to say whether it is effective, but they have very few accidents. They did conduct comparisons before and after these programs came into force. They observed a decrease in accidents with drug or alcohol as factors.

**Senator Pratte:** Thank you very much.

[*English*]

**Senator Gold:** I'm happy to see you again, albeit wearing a different hat. Thank you for all the good work you do.

I appreciate very much the respect you are showing for your mandate and the limits to what you are testifying, and we have limits as well. We've had both testimony and questions about workplace safety generally but also with regard to transportation.

Our job is to study this bill and, where appropriate, amend it, but I understand you are not proposing any amendments to this. The other thing we can do as a Senate committee is attach observations to our report. Would you recommend that we attach an observation with regard to the need for a comprehensive drug planning program in the transportation area?

**Ms. Fox:** Certainly, any such support would be welcome in the context of proactive safety management of risks associated with operations, but as I said, we stay away from the criminal side. Our job is to find out what happened, why it happened and what needs to be done to prevent it from happening again.

été soupçonné d'avoir un problème de consommation. La compagnie a évalué ce pilote en cours de vol et a conclu que ce dernier respectait les normes de rendement. Elle a affirmé qu'elle allait surveiller la situation de près. L'accident s'est produit par la suite. On avait constaté qu'il n'y avait pas de moyen de rapporter cet incident aux cadres supérieurs de la compagnie. Dans ce cas-là, la communication de l'information au sein de la compagnie n'a pas bien fonctionné.

**Le sénateur Pratte :** Aux États-Unis, il existe des tests aléatoires. A-t-on fait l'essai de ces programmes? Si oui, est-ce qu'ils fonctionnent mieux que ceux qui existent au Canada?

**Mme Fox :** Dans le cadre de cet accident, on a examiné les programmes des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Australie. Les États-Unis et l'Australie ont des programmes de tests aléatoires. Par contre, il est difficile d'évaluer leur efficacité. Ils n'ont pas de statistiques qui révèlent combien de fois ils ont attrapé quelqu'un avant qu'il prenne les commandes d'un avion ou qu'il travaille dans un rôle critique à la sécurité. On n'est pas en mesure de dire si c'est efficace, mais ils ont très peu d'accidents. Ils ont fait des comparaisons avant et après l'entrée en vigueur de ces programmes. Ils ont constaté une diminution des accidents où la drogue ou l'alcool était des facteurs.

**Le sénateur Pratte :** Je vous remercie beaucoup.

[*Traduction*]

**Le sénateur Gold :** Je suis heureux de vous revoir, même si vous portez un autre chapeau aujourd'hui. Je vous remercie de l'excellent travail que vous accomplissez.

Je vous sais gré du respect dont vous faites preuve à l'égard de votre mandat et des limites de votre témoignage. Nous devons également respecter certaines limites. Nous avons entendu des témoignages portant à la fois sur la sécurité au travail en général et sur les transports.

Notre tâche consiste à étudier le projet de loi et à le modifier au besoin, mais je crois comprendre que vous ne proposez pas d'apporter des amendements au projet de loi qui nous occupe. Notre comité sénatorial peut aussi annexer des observations à son rapport. Recommanderiez-vous que nous annexions une observation en ce qui concerne la nécessité d'établir un programme complet de planification des drogues dans le secteur des transports?

**Mme Fox :** Certes, n'importe quel appui serait accueilli favorablement dans le contexte d'une gestion préventive des risques pour la sécurité associée aux opérations, mais, comme je l'ai indiqué, nous évitons d'examiner les considérations pénales. Notre travail consiste à déterminer ce qui s'est produit et pourquoi, ainsi que ce qui doit être fait pour éviter que cela se reproduise.

The desire of the board is to reduce the risk of impaired individuals engaging in safety-critical functions. Our recommendation was specific to air, but that applies generally across the modes for which we are responsible to conduct investigations.

**Senator Gold:** Thank you.

[*Translation*]

**Senator Maltais:** Welcome to you both. In Canada there are many small airline companies with planes that have four six, 10 or 12 seats. In just a few days, the fishing season will begin. This represents a large clientele for these small carriers. They are present during the fishing and the hunting seasons. Are there checks for these companies? When I take a flight with my family, is somebody able to guarantee that the pilot is not under the influence of cannabis, alcohol or other drugs? When I write my $2,500 check, is there a guarantee I will be safe?

**Ms. Fox:** It is difficult to get that guarantee. I have been a pilot for a number of years. Based on the civil aviation rules in Canada, a pilot cannot under any circumstance consume alcohol eight hours prior to taking control of an airplane. Transport Canada may even increase this limit to 12 hours. Canadian law prohibits a pilot from taking control of an airplane while under the influence of any substance that can affect their skills.

Now, as I mentioned earlier, that depends on the integrity of the pilot in following the rules. Outfitters are operators who must respect Canadian regulations from Transport Canada. The department is not always there to supervise them. It is operators who must ensure that pilots respect the law. Transport Canada, as the regulatory body, does inspections and checks, but it is not there every moment of every day. It has to rely on airlines to ensure that regulations are followed.

**Senator Maltais:** Have there been cases involving small airlines where planes have crashed and people have died because the pilot was under the influence of cannabis?

**Ms. Fox:** Yes, we have done investigations into this type of accident, including one in the North. It involved an airline in Yellowknife where the pilot took the controls of a plane when he was under the influence of cannabis. The pilot died and there were other deaths.

**Senator Maltais:** Thank you very much.

Le bureau désire réduire les risques que posent des personnes qui exercent des fonctions considérées critiques pour la sécurité avec des facultés affaiblies. Notre recommandation était propre au secteur aérien, mais elle s'applique en général à l'ensemble des modes de transport sur lesquels nous sommes chargés d'enquêter.

**Le sénateur Gold :** Merci.

[*Français*]

**Le sénateur Maltais :** Bienvenue à vous deux. Au Canada, il y a de multiples petites compagnies d'aviation, à 4, 6, 10 ou 12 places. Dans quelques jours à peine, la saison de la pêche sera ouverte. C'est une très grosse clientèle pour ces petits transporteurs. On les retrouve à la saison de la pêche et de la chasse. Existe-t-il des contrôles pour ces entreprises? Quand je prends l'avion avec ma famille, quelqu'un peut-il me garantir que le pilote n'est pas sous l'effet du cannabis, de l'alcool ou de toute autre drogue? Quand je fais mon chèque de 2 500 $, est-ce que je peux avoir la garantie que je suis en sécurité?

**Mme Fox :** Il est difficile d'obtenir cette garantie. Je suis pilote depuis de nombreuses années. Le pilote, de prime à bord, est responsable de ne pas consommer d'alcool selon les règlements de l'aviation civile au Canada huit heures avant de prendre les commandes d'un avion. Transports Canada prévoit peut-être même d'augmenter cette limite à 12 heures. La loi au Canada interdit à un pilote de prendre les commandes d'un avion sous l'effet de toute substance qui peut influer sur ses compétences.

Maintenant, comme je l'ai mentionné plus tôt, cela dépend de l'intégrité du pilote à respecter ces règlements. Quand on parle des pourvoyeurs, ce sont des exploitants qui doivent respecter les règlements canadiens qui relèvent de Transports Canada. Le ministère n'est pas toujours là pour surveiller. Ce sont les exploitants qui doivent veiller à ce que les pilotes respectent la loi. Transports Canada, comme l'organisme de réglementation, fait des inspections et des vérifications, mais il n'est pas là à tout moment de la journée. Il doit se fier aux compagnies aériennes pour que celles-ci s'assurent que les règlements sont respectés.

**Le sénateur Maltais :** Y a-t-il eu des cas dans de petites compagnies aériennes où des avions sont tombés et des gens sont décédés parce que le pilote était sous l'effet du cannabis?

**Mme Fox :** Oui, on a déjà mené des enquêtes pour ce genre d'accidents, y compris une dans le Nord. Il s'agit d'une compagnie aérienne de Yellowknife où le pilote a pris les commandes de l'avion alors qu'il était sous l'effet du cannabis. Le pilote est mort et il y a eu un autre décès.

**Le sénateur Maltais :** Merci beaucoup.

[*English*]

**The Chair:** Ms. Fox and Mr. Laporte, thank you both for your contributions this morning. It was helpful as you assisted us in providing a broader picture of the reality of your industry and, of course, your roles towards the responsibility of the Canadian government in relation to maintaining safety.

We will welcome the next panel to the table. It's my pleasure to introduce to you Mr. Gary G. Kay, President, Associate Professor of Neurology from Georgetown University, on behalf of Cognitive Research Corporation. Good morning, Mr. Kay. And from the Altasciences Clinical Research, Mr. Graham Wood, Chief Research and Development Officer.

Welcome gentlemen. The floor is yours. You know the procedure. Each one of you is invited to make a presentation, and after that, of course, we will have an exchange of questions around the table.

**Gary G. Kay, President, Associate Professor of Neurology, Georgetown University School of Medicine, Cognitive Research Corporation:** Thank you, chairman, and thank you to the committee for giving me the opportunity to present to you.

I would consider myself to be a transportation psychologist. I have been working in modes of transportation, including aviation, which you were just discussing, for the last 30 years, involved in the program of returning pilots back to flight status after treatment for alcohol or drug abuse. We have an extensive program in the U.S. for doing that.

My background is that I am the president of Cognitive Research Corporation. That's a CRO, a contract research organization. These are companies that actually support the conduct, the planning and the data transmission on pharmaceutical, nutraceutical or device trials submitted to the regulatory agencies that are responsible for approving and labelling of substances; also I am an associate professor of neurology at Georgetown, where I was founder of the neuropsychology division.

I have been working in drug-impaired driving for more than 20 years, and I had a lot to do with the original evaluation of a drug, an antihistamine that is non-sedating, and finding out that common over-the-counter drugs that people don't even have a feeling of impairment with could actually cause significant impairment equal to 0.07 blood alcohol — a drug you can commonly buy at the pharmacy or at the grocery store right now that will cause marked impairment of driving.

[*Traduction*]

**Le président :** Madame Fox, monsieur Laporte, je vous remercie tous deux des contributions que vous avez apportées ce matin. Elles nous ont été utiles, car vous nous avez aidés à comprendre les réalités de votre industrie et, bien entendu, les rôles que vous jouez pour assurer la responsabilité du gouvernement canadien relativement au maintien de la sécurité.

Nous allons accueillir à notre table le prochain groupe d'experts. Je suis heureux de vous présenter M. Gary G. Kay, président, professeur agrégé de neurologie, Université Georgetown, qui témoigne au nom de Cognitive Research Corporation. Bonjour, monsieur Kay. Nous recevons également M. Graham Wood, agent en chef de la recherche et du développement, à Altasciences Clinical Research.

Soyez les bienvenus, messieurs. La parole est à vous. Vous connaissez la procédure. Chacun de vous est invité à faire un exposé, après quoi des questions seront posées par les sénateurs assis à la table.

**Gary G. Kay, président, professeur agrégé de neurologie, École de médecine de l'Université Georgetown, Cognitive Research Corporation :** Merci, monsieur le président, merci, chers membres du comité, de l'occasion qui m'est donnée de vous faire un exposé.

Je me considère comme un psychologue des transports. Je travaille dans le domaine des modes de transport, notamment l'aviation dont vous venez de discuter, depuis les 30 dernières années, dans le cadre de ma participation à un programme visant à permettre aux pilotes de reprendre leurs fonctions de vol après avoir suivi un traitement pour alcoolisme ou toxicomanie. Aux États-Unis, nous offrons un programme exhaustif à cette fin.

En ce qui concerne mes antécédents, je suis président de Cognitive Research Corporation, une organisation de recherche contractuelle (ORC). Ces organisations soutiennent en fait la conduite et la planification d'essais liés à des médicaments, des nutraceutiques et des dispositifs, ainsi que la transmission de données connexes, pour le compte d'organismes de réglementation responsables de l'approbation et de l'étiquetage de substances. Je suis également professeur agrégé de neurologie à l'Université Georgetown, où j'ai fondé la division de neuropsychologie.

Je travaille depuis plus de 20 ans dans le domaine de la conduite avec des facultés affaiblies, et j'ai grandement contribué à l'évaluation originale d'un médicament, un antihistaminique sans effet sédatif, et à la découverte du fait que des médicaments courants en vente libre, qui ne donnent pas aux gens l'impression que leurs facultés sont affaiblies, peuvent en fait affaiblir considérablement leurs facultés comme si leur taux d'alcoolémie correspondait à 0,07 — c'est un médicament qu'à l'heure actuelle, on peut acheter couramment à la pharmacie ou à l'épicerie et qui réduit substantiellement la capacité de conduire.

I am consultant to the National Highway Traffic Safety Administration, consultant as well to the Federal Aviation Administration and also the Federal Motor Carrier Safety Administration. As well, I have consulted to the Department of Justice and the U.S. Food and Drug Administration.

In terms of the comments I prepared ahead of time, I don't have an easy button, unfortunately, and I don't have a quick story to tell effectively, and I don't have good news perhaps, and I'm standing between you and lunch, all of which doesn't sound very good. The point is that our current state of knowledge regarding particularly the impact of cannabis as one drug that you're dealing with in Bill C-46 is really insufficient for establishing an allowed threshold. I know that's not exactly what your role is threshold-wise. Actually very important to me is informing the public, the potential user of what will now be a recreational substance, and informing law enforcement as to the relationship between the amount of exposure, the magnitude of the impairment, the nature and severity of the impairment caused, and duration so that somebody can modify their behaviour and take those things into consideration.

I have listed some of the established facts about cannabis, some of which are still controversial, some of which there are differences in opinion on, and basically we know that cannabis does increase the risk of crashes. We know that when combined with alcohol that magnitude is even greater. We know that tolerance for cannabis does develop in different ways across different people, and we know, sadly, that the active ingredient, Delta-9 THC, is actually not a very good predictor of impairment, which would have been great had we the same kind of situation as with alcohol, but we do not.

We don't currently have a simple, accurate test for behavioural impairment. If we are going to be collecting a sample, we need to find ways to find out what would actually tell us about acute use as opposed to the fact that the drug is simply present, and we need perhaps to develop other methods for actually measuring the impairment as opposed to the presence of drugs.

And so solutions, number one, if there is anything that Bill C-46 can do which aims in the direction of public information, helping people understand the impact that cannabis can have on their driving, that will be key, and developing anything that Bill C-46 can do to harmonize the way in which the samples are evaluated and collected and the timing of those collections is so important.

Je travaille à titre d'expert-conseil à la National Highway Traffic Safety, à la Federal Aviation Administration, ainsi qu'à la Federal Motor Carrier Safety Administration. J'ai aussi été consulté par le département de la Justice et la Food and Drug Administration des États-Unis.

En ce qui concerne les observations que j'ai préparées à l'avance, je ne dispose malheureusement pas d'un bouton sur lequel je peux appuyer facilement pour vous raconter une brève histoire d'une façon efficace. De plus, les nouvelles que j'ai à vous communiquer ne sont peut-être pas très bonnes, et je vous empêche d'aller dîner, ce qui représente, dans l'ensemble, des circonstances pas tellement positives. Ce que je fais valoir, c'est que l'état actuel des connaissances, en particulier en ce qui concerne l'impact du cannabis, qui est l'une des drogues sur lesquelles porte le projet de loi C-46, est en réalité insuffisant pour établir un seuil de concentration autorisé. Je sais que votre rôle ne consiste pas exactement à établir un seuil de concentration. En fait, ce qui m'importe vraiment, c'est d'informer le public, l'utilisateur potentiel de ce qui sera maintenant une substance récréative et les forces de l'ordre de la relation entre le degré d'exposition, l'ampleur de l'affaiblissement des facultés et sa durée, afin que quelqu'un puisse modifier son comportement et prendre ces facteurs en considération.

J'ai énuméré quelques faits établis concernant le cannabis, dont certains sont encore controversés, et dont d'autres suscitent des points de vue différents. Nous savons essentiellement que le cannabis accroît effectivement le risque d'accident de la route. Nous savons que, lorsqu'on combine le cannabis et l'alcool, l'ampleur de l'affaiblissement des facultés augmente. Nous savons que la tolérance au cannabis n'est pas la même pour tous les utilisateurs et, malheureusement, nous savons que le taux détecté de l'ingrédient actif, Delta-9 THC, est un très faible indicateur des facultés affaiblies. Si la situation était semblable à celle de l'alcool, cela aurait été génial, mais ce n'est pas le cas.

À l'heure actuelle, il n'existe aucun test simple et précis pour évaluer les signes comportementaux indiquant des facultés affaiblies. Si nous prévoyons de prélever un échantillon, nous devons trouver des moyens de déterminer ce qui constitue une exposition aiguë, par opposition à la simple présence de la drogue, et nous devons peut-être développer d'autres moyens de mesurer l'affaiblissement des facultés, au lieu de la présence de drogues.

Donc, comme première solution, si le projet de loi C-46 pouvait s'engager dans la voie de l'information publique, en aidant les gens à comprendre l'incidence que le cannabis peut avoir sur leur conduite, ce serait crucial. De plus, si le projet de loi C-46 pouvait harmoniser la façon dont les échantillons sont prélevés et évalués, ainsi que le moment où les prélèvements sont effectués, cela revêtirait une grande importance.

But my reason for wanting to come to speak to you was the key thing that I think is the utilization of a standardized, validated study method to develop. We actually have methods for evaluating the impact of drugs on driving. I brought and made available two documents; one is a document which is standardized protocol developed for the National Highway Traffic Safety Administration that looks at drug-impaired driving across substances, including both medication and illicit drugs. This is a standardized protocol, and that protocol was accepted and has been incorporated into the U.S. Food and Drug Administration's guidance — just published in 2018 — for evaluating the impact of drugs on driving. I can describe, if you're interested, more aspects of what is in that protocol and how we approach any drug, including cannabis.

We are currently involved in conducting a cannabis study under that protocol demonstrating the validity not just with cannabis but also with a common anxiety drug, alprazolam. We can provide more information about that.

In terms of a bottom line for my introductory comment, I'm recommending to the committee that you support research that applies scientific rigour and the kind of methodology that is common to studies that are required and submitted to regulatory agencies like your Health Canada for evaluating drug safety and efficacy. We need to study driving under the influence of cannabis using the same methodology and rigour applied to the study of pharmaceuticals.

The U.S. National Highway Traffic Safety Administration has developed a protocol for use with medications and illicit drugs; as I said, that protocol has been incorporated into U.S. FDA guidance.

Finally, in my view we are talking about drugs. Regulations have been developed to address the safety of drugs. What if these regulations were to be applied to non-pharmaceutical cannabis as cannabis becomes available as a non-pharmaceutical product? Clearly, for these products current information is insufficient for regulatory authority to approve. You couldn't make approval or a label. The label would indicate "do not drive" and for how long. With this amount of cannabis, when it is safe for you to resume driving? When would you not be in violation of the law? And when would it be safe for you to resume driving?

Without this information I feel that the public, law enforcement and you as legislators are being ill-informed, and I suggest that cannabis products require testing and labelling in the same way that we treat pharmaceuticals.

Toutefois, la raison pour laquelle je souhaitais vous parler est liée, selon moi, à l'élément-clé que constitue l'utilisation d'une méthode d'étude de conduite normalisée et validée à élaborer. Nous disposons en fait de méthodes pour évaluer l'incidence des drogues sur la conduite. J'ai apporté et mis à votre disposition deux documents, dont l'un est un protocole normalisé élaboré par la National Highway Traffic Safety Administration qui analyse la conduite avec facultés affaiblies en fonction des substances consommées, y compris les médicaments et les drogues illicites. C'est un protocole normalisé qui a été accepté par la Food and Drug Administration des États-Unis et intégré dans ses directives — qui viennent d'être publiées en 2018 — afin d'évaluer l'incidence des drogues sur la conduite. Si cela vous intéresse, je peux vous décrire d'autres aspects du protocole et la façon dont nous abordons l'étude de toute drogue, y compris le cannabis.

Nous menons actuellement une étude sur le cannabis conformément à ce protocole afin de démontrer sa validité non seulement dans le cadre de l'évaluation du cannabis, mais aussi de l'évaluation d'un médicament courant contre l'anxiété, appelé alprazolam. Nous pouvons vous fournir des renseignements supplémentaires à ce sujet.

En ce qui concerne la conclusion de ma déclaration préliminaire, je recommande que le comité appuie la recherche qui maintient une grande rigueur scientifique et qui applique le genre de méthodologie que partagent les études obligatoires présentées à des organismes de réglementation comme Santé Canada en vue d'évaluer l'innocuité et l'efficacité des médicaments. Nous devons étudier la conduite sous l'influence du cannabis en utilisant la même méthodologie et la même rigueur qu'on applique à l'étude des médicaments.

La National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis a élaboré un protocole pour étudier les médicaments et les drogues illicites. Comme je l'ai indiqué, ce protocole a été intégré dans les directives de la FDA des États-Unis.

Enfin, à mon avis, nous parlons de drogues. Une réglementation a été élaborée afin d'évaluer l'innocuité des drogues. Que se passerait-il si cette réglementation était appliquée au cannabis non pharmaceutique quand ce produit sera offert? Il est clair que les renseignements actuellement disponibles sur ce produit sont insuffisants pour que l'organisme de réglementation l'approuve. Vous ne pourriez pas le faire approuver ou étiqueter. L'étiquette indiquerait « interdiction de conduire » pour la période précisée. Après avoir consommé une quantité donnée de cannabis, quand pourrez-vous reprendre le volant en toute sécurité? Quand n'enfreindrez-vous plus la loi?

Sans cette information, j'ai l'impression que le public, les forces de l'ordre et vous, les législateurs, êtes mal informés, et je soutiens que les produits du cannabis doivent être testés et étiquetés de la même façon que les médicaments.

**Graham Wood, Chief Research and Development Officer, Altasciences Clinical Research:** Thank you very much for inviting us to speak today and also thank you for taking the time to really carefully examine this important issue of how to address driving while impaired, because obviously it is a big issue regardless of legalization of marijuana. We feel it is a big issue that definitely needs to be addressed. And the important thing we want to focus on today is providing the data to make a good, informed decision on what will be the cut-off level and what will be the best way to detect when someone is impaired when operating a vehicle, flying an airplane or piloting a boat.

I will give background on what we do at Altasciences Clinical Research. I will give a summary of our proposal. I believe you should have the full proposal as well, and I will briefly discuss what the data we're proposing to collect will do and what it will not do. Obviously there are limitations. It will not answer everything. As Dr. Kay said, there is definitely no easy button for this.

I will give a little background on Altasciences Clinical Research. We are a clinical pharmacology-focused contract research organization. The pharmaceutical companies come to us when they want to get a product on the market, and we do usually the first testing in humans. The first time a drug is ever given to humans, we start with it and follow it through with the drug companies, conducting the testing for them.

A huge part of that is understanding the blood levels of the drug, and how those blood levels affect the benefit of the drug as well as the adverse effects. Obviously, with cannabis and other drugs, the adverse effects we are talking about today are how they affect cognition and the ability to drive.

We are actually one of the world leaders in doing driving simulation studies. We use simulators invented by Dr. Kay, and we use a cognitive testing platform that captures the same platform used by the pilots in North America to test their cognition. We use those on the participants in whom we test the drugs so that we get a really good picture of how they are driving on the simulator, plus their cognitive tests on the hand-held devices.

**Graham Wood, agent en chef de la recherche et du développement, Altasciences Clinical Research :** Je vous remercie infiniment de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui et de prendre le temps d'examiner vraiment soigneusement l'enjeu important que constitue la façon de gérer la conduite avec facultés affaiblies, car il va de soi que cet enjeu importe, que la marijuana soit légalisée ou non. Nous avons le sentiment que cet enjeu revêt une grande importance et qu'il doit être absolument cerné. La question importante sur laquelle nous souhaitons nous pencher aujourd'hui est liée à l'accès à des données qui permettent de prendre des décisions éclairées quant au seuil autorisé et au meilleur moyen de détecter si quelqu'un conduit un véhicule ou pilote un avion ou un bateau avec des facultés affaiblies.

Je vais vous fournir des renseignements généraux sur les activités d'Altasciences Clinical Research, puis je vous donnerai un aperçu de notre proposition. Selon moi, vous devriez avoir reçu également la proposition complète. Ensuite, je décrirai brièvement ce qu'accompliront les données que nous nous proposons de recueillir. Évidemment, mes propos seront limités; ils ne répondront pas à toutes les questions. Comme M. Kay l'a indiqué, il n'y a assurément pas de bouton sur lequel il est facile d'appuyer pour cerner cet enjeu.

Je vais vous fournir quelques renseignements généraux sur Altasciences Clinical Research. C'est une organisation de recherche contractuelle axée sur la pharmacologie clinique. Les sociétés pharmaceutiques nous consultent lorsqu'elles souhaitent mettre en marché un produit, et nous menons habituellement des essais chez les humains. La première fois qu'un médicament est administré à un humain, nous amorçons le processus, et nous assurons un suivi auprès des sociétés pharmaceutiques, pour lesquelles nous menons ces essais.

Une grande partie de ce travail vise à comprendre comment les concentrations de produits pharmaceutiques dans le sang influent sur les effets thérapeutiques et secondaires du traitement. Évidemment, dans le cas du cannabis et d'autres médicaments, les effets secondaires dont nous parlons aujourd'hui concernent leur incidence sur les facultés cognitives et la capacité de conduire.

Nous sommes actuellement les chefs de file mondiaux des études de simulation de conduite. Nous utilisons des simulateurs inventés par M. Kay, et nous nous servons d'une plate-forme d'essais cognitifs qui repose sur la même plate-forme utilisée pour évaluer les facultés cognitives des pilotes d'Amérique du Nord. Nous utilisons ces simulateurs pour évaluer les participants sur lesquels nous menons les essais, et nous obtenons un tableau assez précis de la façon dont ils conduisent sur le simulateur, auquel s'ajoutent les résultats des essais cognitifs réalisés sur des appareils portatifs.

We have also been doing research into cannabinoids and cannabis for over 10 years now. Across our company we have run 30 different studies with cannabinoids or cannabis. Our clinical facility in Montreal actually has run 16 of these studies and dosed well over 1,000 different participants with cannabis. We actually have the facilities to test. We have specially designed smoking rooms so that people can smoke it and it clears the air quickly so our staff don't get affected.

Depuis plus de 10 ans maintenant, nous menons des recherches sur les cannabinoïdes et le cannabis. À l'échelle de notre organisation, nous avons mené 30 études différentes sur les cannabinoïdes et le cannabis. En fait, notre clinique de Montréal a mené 16 de ces études et a administré des doses de cannabis à plus de 1 000 participants. Nous disposons effectivement des installations requises pour mener ces essais. Nous avons accès à des fumoirs spécialement conçus pour permettre aux gens de fumer du cannabis. Ces fumoirs évacuent la fumée très rapidement afin que nos employés ne soient pas incommodés.

We have the bio-analytical method. There were discussions earlier about roadside detection and sending samples off to the toxicology labs. We not only have the methods to look at THC, which is obviously very important, but we have methods for about four other cannabinoids as well as the terpenes, so we can look at a good profile of all the different psychoactive ingredients within cannabis. Focusing solely on THC is, I think, a bit of a problem because that's not the only ingredient that matters within cannabis.

Nous avons recours à une méthode bioanalytique. Plus tôt, des discussions ont eu lieu à propos de la détection en bordure de route et de l'envoi des échantillons à des laboratoires de toxicologie. Nous utilisons des méthodes qui nous permettent non seulement d'examiner le THC, qui est évidemment très important, mais aussi quatre autres cannabinoïdes ainsi que les terpènes. Par conséquent, nous pouvons analyser un excellent profil de tous les différents ingrédients psychoactifs du cannabis. À mon avis, il est un peu problématique de se concentrer seulement sur le THC, étant donné que ce n'est pas le seul ingrédient du cannabis qui importe.

Now, a brief summary of our plan. The clinical program we have designed to measure the impairing effects of cannabis is really set up, as Dr. Kay said, to suit the pharmaceutical industry. This technique has been used for a good number of drugs. A good example is medication for insomnia. When you take it at 8 p.m. and you wake up in the morning and drive to work, will you still be impaired? These are the tools that we propose to use to look at cannabis.

Je vais maintenant vous parler brièvement de notre plan. Notre programme clinique visant à mesurer les effets d'affaiblissement des capacités du cannabis a été conçu pour l'industrie pharmaceutique, comme l'a fait valoir M. Kay. Il s'agit d'une technique utilisée pour bon nombre de drogues, notamment les médicaments pour l'insomnie. Si vous prenez ce médicament à 20 heures et que vous partez travailler en voiture le lendemain matin, aurez-vous toujours les facultés affaiblies? Ce sont les outils que nous proposons d'utiliser pour le cannabis.

Among the things we will be able to look at, one of the clear ones is the blood levels of THC, cannabidiol and some of the other cannabinoids and their metabolites, which are also very important. We will look at what blood levels cause impairments.

Nous allons notamment examiner les concentrations de THC, de cannabidiol, d'autres cannabinoïdes et de leurs métabolites dans le sang, puisqu'ils sont très importants. Nous déterminerons quelles sont les concentrations sanguines qui affaiblissent les capacités.

We will also be able to look at the interaction of THC plus the other compounds, such as the interaction with alcohol. Good research is showing it is additive, so it does make the impairment worse. There is some research showing it is actually synergistic so that instead of one plus one equals two, it's actually three or four. It compounds the impairment, so it's really important to understand that.

Nous pourrons également examiner l'interaction entre le THC et d'autres composés, comme l'alcool. De bonnes recherches montrent que les effets s'additionnent et donc que l'affaiblissement des capacités est plus important. Certaines recherches montrent que les effets sont synergiques. Ainsi, de sorte qu'un plus un n'égalera pas deux, mais bien trois ou quatre. Les capacités sont donc encore plus affaiblies, ce qu'il est important de comprendre.

The other thing that has been brought up today is the tolerance. If you are a chronic user of cannabis and you take a certain dose, and then someone else who has never used cannabis before takes exactly the same dose, what is the difference in the cognitive effects? There is good research showing there is definitely a difference. How much that affects driving, though, is not really clear.

On a aussi parlé de tolérance aujourd'hui. Quelle est la différence entre les effets cognitifs d'une dose de cannabis sur une personne qui en consomme de manière chronique par rapport aux effets sur une personne qui n'a jamais consommé de cannabis? De bonnes recherches montrent qu'il y a une différence entre les deux. On ne sait toutefois pas dans quelle mesure cela a une incidence sur la conduite.

The other things we want to look at are other components that are in it. Cannabidiol is one of the other chief components in cannabis. It counteracts some of the effects of THC. We need to look at that to understand. As I said before, it is not just the one component that matters, but all of them together and how they interact to produce that impairment.

The plan has two parts, each with three different clinical studies, so it's six clinical studies in all. If you look at some of the literature that's out there, the number of people exposed in each study has usually been 12 to 18. A lot of what we do when we do it for the pharmaceutical industry is usually 60 to 80 people who are exposed per study to give us a better data set to pull from.

Usually, for pharmaceuticals we actually only have to do one or two studies on them. Because cannabis has so many different components and is so complex, that's why we feel the extra studies are needed to grasp all the different aspects of impaired driving for cannabis.

**The Chair:** Can you try to wrap up? My colleagues are anxious. I have a long list of questions.

**Mr. Wood:** That's a perfect place to stop.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Thank you to both of you for your explanations, which we only wish could have been longer. I think that is what will be at the heart of the matter legally, that is to say the issue of the soundness of the evidence in court. You both arrive at almost the same conclusion, that the rate of THC cannot be the only element to consider to establish proof beyond a doubt, in court, that the person has committed a crime.

In Bill C-46, the level is set at 2 or 5 nanograms. In your opinion, if police use this number, do we not risk seeing, in the courts, many science-based challenges to prove that the person was not intoxicated, according to the values defined in Bill C-46?

[*English*]

**Mr. Kay:** I would say yes, you would be facing a great number of challenges. What we can say with 2 or 5 nanograms as a per se limit would be that with that concentration you could say that the person has consumed. You don't know how impaired they are. We can definitely tell you that at those limits we don't know how impaired they are. I think in the courts that would create quite a problem.

Il faut aussi tenir compte des composantes du cannabis. Le cannabidiol est l'une des principales composantes du cannabis. Il combat certains des effets du THC. Il faut étudier cela pour comprendre. Comme je l'ai dit plus tôt, il ne faut pas uniquement tenir compte d'une composante, mais de toutes les composantes et de la façon dont elles interagissent pour affaiblir les capacités.

Notre plan compte deux volets, qui sont associés à des études cliniques différentes, pour un total de six études cliniques. La plupart des recherches se font avec un échantillon de 12 à 18 personnes. Les études que nous réalisons pour l'industrie pharmaceutique portent habituellement sur 60 à 80 personnes, ce qui nous permet d'obtenir un meilleur ensemble de données.

En règle générale, on réalise une ou deux études sur les produits pharmaceutiques. Puisque le cannabis compte de nombreuses composantes et est très complexe, nous croyons qu'il faudra réaliser des études supplémentaires pour tenir compte des divers éléments associés à la conduite avec les facultés affaiblies par le cannabis.

**Le président :** Pourriez-vous conclure? Mes collègues sont impatients de vous poser des questions. J'ai une longue liste de questions.

**M. Wood :** Je vais m'arrêter là.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Merci à vous deux pour ces explications qu'on aurait voulues plus longues encore. Je pense que c'est ce qui va constituer le cœur de la problématique sur le plan légal, à savoir cette question de la valeur incontestable de la preuve devant la cour. Vous en arrivez tous les deux presque à la même conclusion, à savoir que le taux de THC ne peut pas être le seul élément à prendre en compte pour établir la preuve hors de tout doute, devant une cour, que la personne a commis un crime.

Dans le projet de loi C-46, on établit le niveau à 2 ou 5 nanogrammes. Selon vous, si les policiers se servent de cette donnée, ne risque-t-on pas de voir, devant les tribunaux, beaucoup de contestations de nature scientifique, pour prouver que la personne n'était pas intoxiquée, selon les valeurs qu'on aura définies dans le projet de loi C-46?

[*Traduction*]

**M. Kay :** Je dirais que oui, les défis seraient nombreux. Avec une concentration de 2 ou 5 nanogrammes, on pourrait savoir que la personne a consommé, mais on ne saurait pas dans quelle mesure ses facultés sont affaiblies. Nous pouvons vous dire avec certitude que nous ne saurions pas dans quelle mesure les facultés des gens seraient affaiblies à ces limites, ce qui pourrait créer un gros problème pour les tribunaux.

If you get up into 7 to 8 nanograms, then you would at least be able to say, with respect to some aspects of driving, you are comparable to a BAC of 0.05 to 0.08, which we do know is relevant for crashes; the crash increase is there. But if you are down at 0.05 to 0.02, I couldn't tell you that, when they are at that level, whether their driving would be impaired. It varies so much across individuals, as you heard, related to issues of tolerance and such.

I think the legal challenges will be considerable. As you heard yesterday from the DREs, that would be a critical part of what you would need to gain any kind of conviction, I would assume.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Your proposals are largely based on studies or analyses to be done in the medium term. How long will it take to have enough scientific knowledge to be able to set a legally unassailable THC level? What is the timeline, a year, two years of research?

[*English*]

**Mr. Wood:** The studies that we are proposing we could have completed within 18 months. However, back to just having a THC level by itself that can't be contested, we don't know if we are ever going to be there. We might have to start looking at the other components of cannabis, like cannabidiol plus the metabolites, but even there, as with the tolerance issue, we can determine exactly for a given person what TLC level will cause impairment for them, but because of tolerance it will not be the same for every person. It will be very hard to say this one level.

Back to your first question, the 2 nanograms is definitely very low. There have been papers out there with chronic users who, two to three weeks after last use, will be above 2 nanograms. It will be hard to use that to say the person was impaired because they were above 2 nanograms. The studies we are proposing are to get a much better idea of what the level should be.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** In the meantime, marijuana will be legalized this fall. We want to avoid this type of legal challenge because we will not win. We want to take proceedings out of the courts. If we fill the courts with legal challenges, we will not be any further ahead.

What attitude, what approach should we take? What instructions shall we give to police officers to tell them how to manage impairment, so they can go to court without running the risking of the evidence been challenged, if the notion of two or five nanograms can be contested? What approach should we then take?

Lorsqu'on passe à 7 ou 8 nanogrammes, alors on peut dire que c'est comparable à un taux d'alcoolémie de 0,05 à 0,08, et nous savons que les risques d'accident sont plus élevés avec un tel taux. Par contre, si le taux d'alcoolémie est de 0,05 ou 0,02, alors je ne peux pas vous dire si les facultés de conduite sont affaiblies. Cela varie grandement entre les personnes, puisque le degré de tolérance varie d'une personne à l'autre, comme vous l'avez entendu.

Je crois que les défis sur le plan juridique seront considérables. Comme vous l'ont dit les ERD hier, il s'agirait d'un élément essentiel en vue d'obtenir une condamnation, je suppose.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Vos propositions reposent beaucoup sur des études ou des analyses à faire sur le moyen terme. Dans quel laps de temps pourrons-nous juger avoir suffisamment de connaissances scientifiques pour pouvoir établir un niveau de THC incontestable sur le plan juridique? Quel est l'ordre de grandeur, un an, deux ans de recherche?

[*Traduction*]

**M. Wood :** Les études que nous proposons pourraient être réalisées en 18 mois. Toutefois, nous ne savons pas s'il sera possible d'établir un taux de THC qui à lui seul ne pourra être contesté. Il faudra peut-être prendre en compte les autres composantes du cannabis, comme le cannabidiol et les métabolites, mais même à cela, puisque le degré de tolérance varie d'une personne à l'autre, nous ne pouvons pas déterminer quel taux de THC affaiblit les facultés de chacun. Il sera difficile de désigner un seul taux.

Pour revenir à votre première question, une concentration de 2 nanogrammes est très faible. Des études ont démontré que certains utilisateurs chroniques présentaient un taux supérieur à 2 nanogrammes alors qu'ils n'avaient pas consommé depuis deux ou trois semaines. Il sera donc difficile d'utiliser ce seuil pour déterminer si une personne a les facultés affaiblies. Les études que nous proposons nous donneront une meilleure idée du taux qui devrait être utilisé.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Entre-temps, la marijuana sera légalisée cet automne. On veut éviter ce genre de contestation juridique, car on ne sera pas gagnant. On veut sortir des palais de justice toutes les poursuites en cours. Si on sature les tribunaux de contestations légales, on ne sera pas plus avancé.

Quelle attitude, quelle approche devrait-on adopter? Quelles directives devrait-on donner aux policiers pour leur dire dans quel cadre gérer l'intoxication, pour faire en sorte de se présenter en cour sans risquer une contestation de la preuve, si la notion de 2 ou 5 nanogrammes risque d'être contestée? Quelle approche devrait-on avoir à ce moment-là?

[*English*]

**Mr. Kay:** The best approach to answering your question empirically would be to say we have three types of rules currently in the U.S.: We have zero tolerance — basically any level; we have the two to five, and you would find Nevada at the lower; you have the five in places like Washington; and in Colorado you have an odd one where it's five but with relative impairment.

I think looking at what has been the experience of the courts in those jurisdictions shouldn't be that hard to find out. I think that would probably be your best information to go by in terms of the least way to negatively impact your court system come this fall. I don't have the answer, but I think there is a solution to finding your answer.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** Mr. Kay, if I understood your last answer correctly, there is a whole range, from zero tolerance to 2 to 5 nanograms to 5 nanograms and impairment. It has been the case in a few states in the United States for a few years, if I understand correctly.

My question for both of you is the following: Mr. Wood, you spoke to us about around 30 studies, 16 of which were done in Laval, in Quebec. How can you compare the results you obtained from drivers who had used cannabis rather than alcohol or other drugs, like opioids? What can you tell us about the results of studies that you have already conducted? I understand that you are proposing a research plan to us, but you say that you have already done 30 studies, including 16 in Quebec. What do you already know from the results obtained during your studies to date?

[*English*]

**Mr. Wood:** Only a small number of the studies that have been carried out so far have focused on the cognitive effects. So a lot of the research we do is focused on the safety aspect as well as giving the information about how quickly you absorb the drug, how quickly you eliminate it, so you know how to do the treatments.

In terms of the studies we have done that have looked at cognition, it's only been a small number, so we don't currently have sufficient data to really to give the answer, which is why we would like to go beyond that and be able to do the studies using those driving simulators to collect the data that we think is needed.

[*Traduction*]

**M. Kay :** La meilleure approche à utiliser pour répondre à votre question de façon empirique serait de dire qu'il y a trois types de règles à l'heure actuelle aux États-Unis. Il y a la tolérance zéro et il y a les États qui tolèrent de 2 ou 5 nanogrammes : le Nevada présente le taux le plus bas, à 2 nanogrammes, tandis que des États comme celui de Washington tolèrent 5 nanogrammes; le Colorado a adopté une mesure particulière : il tolère une concentration de 5 nanogrammes associée à une incapacité relative.

Je ne crois pas qu'il soit très difficile de savoir quelle est l'expérience des tribunaux dans ces administrations. Je crois que ce serait probablement la meilleure source de renseignements pour savoir quelle méthode entraînerait le moins de conséquences négatives pour le système de justice cet automne. Je n'ai pas la réponse à votre question, mais je crois qu'on peut trouver la solution.

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Monsieur Kay, si je comprends bien votre dernière réponse, il y a toute une gradation, depuis la tolérance zéro, en passant par 2 à 5 nanogrammes, jusqu'à 5 nanogrammes et à l'incapacité. C'est une expérience qu'un certain nombre d'États aux États-Unis ont faite depuis un certain nombre d'années, si je comprends bien.

Ma question pour vous deux est la suivante : monsieur Wood, vous nous avez parlé d'une trentaine d'études, dont 16 ont été réalisées à Laval, au Québec. Comment pouvez-vous comparer les résultats que vous avez obtenus sur des conducteurs qui avaient consommé du cannabis plutôt que de l'alcool ou d'autres drogues, comme les opioïdes? Qu'est-ce que vous pouvez nous dire des résultats des études que vous avez déjà faites? Je comprends que vous nous proposez un programme de recherche, mais vous dites que vous avez déjà réalisé 30 études, dont 16 au Québec. Que savez-vous déjà des résultats obtenus dans le cadre de vos études jusqu'ici?

[*Traduction*]

**M. Wood :** Seulement quelques études se sont penchées sur les effets cognitifs du cannabis. Bon nombre de nos recherches se centrent sur la sécurité et sur la rapidité d'absorption et d'élimination de la drogue, pour savoir comment faire les traitements.

Nous n'avons réalisé que très peu d'études sur les aspects cognitifs, alors nous n'avons pas suffisamment de données pour vous donner une réponse. C'est pourquoi nous aimerions aller plus loin et étudier les simulateurs de conduite pour recueillir les données que nous jugeons essentielles.

[*Translation*]

**Senator Dupuis:** If I understand, you're telling us that the scientific data is not there. What I'm trying to understand is how other organizations have been able to give themselves very specific per se limits, that is, either zero tolerance, or 2 to 5 nanograms, or 5 nanograms to incapacitation. How do you think they were able to make those decisions?

[*English*]

**Mr. Kay:** I don't know the history of how they came to the 5-nanogram threshold. I know that's used by many of my colleagues in their research. I think if you look at what occurs pharmacologically, if you smoke cannabis, you get rapid levels within the first 10 minutes, as you have heard no doubt, and then over the course of an hour, that drops by 90 per cent to a lower level, so people are within that 1 to 10. That would help us narrow down our answer as well; people know that by the time that they get to the point of testing and collecting the sample they are in the 1 to 10 range.

The other thing is in terms of a reliable detectable level, I think people were limited at one point to about 1. Now you're much lower than that. Part of it was based on laboratory science. Another part was based on what the samples showed by the time people actually collected those samples.

The sampling is so critically important as to when you obtain that sample.

**Mr. Wood:** I'm not sure what scientific evidence they base that on. There are good publications, one using a driving simulator at the University of Iowa, probably the most realistic simulator there is. In their publication, they said from 8.5 nanograms per millilitre is equal to 0.50 BAC, and I think 12 nanograms is equal to 0.08. That is probably one of the best publications because they're using a simulator and actually collecting blood. A lot of others, they have given someone a dose of cannabis, either smoked it or ingested it, and then just assumed that with the dose everyone is going to have the same blood levels. What we have done with smoked cannabis, the difference is huge. We have people who can't inhale at all and don't really get any exposure. We have other people who have a few puffs and they get huge exposure. So it has been very hard to review the literature and really compare it.

The best study there is suggests it is quite a bit higher.

**Mr. Kay:** Even that best study looked at 18 people — very small — and what they found was an effect on weaving but not an effect on leaving the lane, so lane excursions were not

[*Français*]

**La sénatrice Dupuis :** Si je comprends bien, vous nous dites que les données scientifiques manquent. Ce que j'essaie de comprendre, c'est comment des organismes, ailleurs, ont pu se donner des limites *per se* très précises, soit la tolérance zéro, soit de 2 à 5 nanogrammes, soit de 5 nanogrammes à l'incapacité. Comment pensez-vous qu'ils ont pu arriver à ce genre de conclusions?

[*Traduction*]

**M. Kay :** Je ne sais pas comment on en est arrivé à un seuil de 5 nanogrammes. Je sais que c'est le seuil utilisé par bon nombre de mes collègues dans le cadre de leurs recherches. Sur le plan pharmacologique, lorsqu'on fume du cannabis, on atteint un taux élevé assez rapidement, au cours des 10 premières minutes, comme vous l'avez sûrement entendu, puis en une heure, le taux baisse de 90 p. 100; ainsi, les gens se trouvent à l'intérieur de la zone de 1 à 10. Cela nous permettrait de préciser notre réponse également. Les gens savent que, lorsqu'il sera temps de passer le test et de recueillir les échantillons, ils se trouveront dans cette zone.

L'autre chose avec la concentration détectable fiable, c'est qu'à un certain moment, la limite était d'un. Maintenant, c'est beaucoup plus faible que cela. On se fiait en partie aux sciences de laboratoire et à ce que révélaient les échantillons au moment où ils étaient recueillis.

Le moment de l'échantillonnage est très important.

**M. Wood :** Je ne sais pas sur quelles données scientifiques cela se fonde. Il y a de bonnes publications associées à l'utilisation d'un simulateur de conduite à l'Université de l'Iowa; c'est probablement le simulateur le plus réaliste qui soit. Dans un article de l'université, on dit qu'une concentration de 8,5 nanogrammes par millilitre équivaut à un taux d'alcoolémie de 0,05 p. 100 et que 12 nanogrammes correspondent à 0,08 p. 100, je crois. C'est probablement l'une des meilleures publications sur le sujet, parce qu'on a utilisé un simulateur et qu'on a prélevé des échantillons de sang. Dans bon nombre d'autres études, on a donné une dose de cannabis aux gens, qu'ils ont fumé ou ingéré, et on a présumé que la concentration dans le sang serait la même pour tout le monde. Lorsqu'on fume le cannabis, les différences peuvent être énormes. Certaines personnes ne peuvent pas l'inhaler et n'y sont presque pas exposées. D'autres personnes tireront quelques bouffées et seront exposées au cannabis de façon considérable. Il est donc très difficile d'étudier et de comparer les documents à cet égard.

La meilleure étude donne à penser que c'est un peu plus élevé.

**M. Kay :** Selon la meilleure étude, qui visait 18 personnes — un très petit échantillon —, les gens qui avaient consommé du cannabis avaient tendance à zigzaguer, mais ne faisaient pas de

affected. They found an effect on speed, but the effect was not that they were going faster; they were driving slower. One of their interpretations was that people with cannabis had an awareness of being high and were trying to compensate for that by slowing down. They knew their reaction times weren't as rapid, so they slowed down their driving.

**Senator McIntyre:** Thank you both for enlightening us on the cut-off limits and on the issue of cognitive testing to detect impairment on the road.

I have a very simple question. Currently, as we speak, between DREs, drug recognition experts, blood tests and drug detection devices, which system of testing is the most efficient to measure road impairment?

**Mr. Kay:** Well, I would say that in terms of those three, I think the DREs probably have some of the best data for showing impairment related to the drug. Some of their publications are rather impressive with respect to demonstrating sensitivity and specificity of what they are able to do.

You need these things in concert. Presently, as Dr. Wood pointed out, we need some better measures when looking at the samples we collected to actually make an assessment that the person was impaired. So, with regard to relating the level that we can find to impairment and especially acute impairment, we don't have that at this point, but I think it's possible we will get there.

I think what we know right now is that the person was exposed to the drug, but we can't tell you when, and we can't tell you how much. But those things together, I think, are really important. I think that's the combination. In the future, what we would love to see, and California is working on this, funded by the State of California, is a tablet-based neurocognitive test. Cannabis has big effects on the brain and therefore on thinking. Is there a fairly simple test that a law officer could have with them that they could conduct and use as a test that would screen for impairment right now in an ability related to driving? That would be helpful.

**Senator McIntyre:** Mr. Wood?

**Mr. Wood:** I concur. I think the DREs are currently definitely the best method. I think it's important to have the blood levels as well. As we heard earlier, the totality of evidence. You have the blood levels. You have the response to DRE. I think roadside cognitive testing is also definitely a very good way as well. Something that can be done quickly right there and really get some measure of impairment, and then hopefully that's enough evidence that it can't be challenged.

sorties de voie. On a constaté que la consommation de cannabis avait un effet sur la vitesse, mais les gens n'allaient pas plus vite : ils allaient plus lentement. L'une des interprétations était que les gens qui avaient consommé du cannabis savaient qu'ils avaient les facultés affaiblies et tentaient de compenser en roulant plus lentement. Ils savaient que leur temps de réaction était plus long, alors ils allaient plus lentement.

**Le sénateur McIntyre :** Nous vous remercions de nous éclairer sur les seuils de concentration établis et sur les tests cognitifs utilisés pour détecter les facultés affaiblies sur la route.

J'ai une question très simple. À l'heure actuelle, quel est le moyen le plus efficace de mesurer les facultés affaiblies sur la route : les experts en reconnaissance de drogues, les tests sanguins ou les appareils de détection de drogues?

**M. Kay :** Je dirais que parmi ces trois, les ERD présentent probablement les meilleures données à cet égard. Certaines de leurs publications sont assez impressionnantes et démontrent leur sensibilité et leur spécificité.

Il faut utiliser ces outils conjointement. À l'heure actuelle, comme l'a fait valoir M. Wood, il nous faut de meilleures mesures pour déterminer si une personne a les facultés affaiblies en fonction des échantillons recueillis. Donc, nous ne savons pas quelle concentration entraîne des facultés affaiblies, surtout en ce qui a trait à l'intoxication aiguë, mais je crois que nous y arriverons.

À l'heure actuelle, nous pouvons savoir qu'une personne a été exposée à la drogue, mais nous ne pouvons pas dire quand et ne pouvons pas savoir dans quelle mesure. Or, cette association est importante. À l'avenir, ce que nous aimerions voir — et l'État de la Californie y travaille — c'est un test neurocognitif à l'aide d'une tablette. Le cannabis a de nombreux effets sur le cerveau et sur le raisonnement. Y a-t-il un test assez simple qu'un agent d'exécution de la loi pourrait avoir avec lui afin de détecter les facultés affaiblies aux fins de la conduite? Ce serait utile.

**Le sénateur McIntyre :** Monsieur Wood?

**M. Wood :** Je suis du même avis. Je crois que les ERD représentent la meilleure méthode. Je crois qu'il est important de connaître les concentrations sanguines également. Je crois que les tests cognitifs sur la route représentent une très bonne méthode de dépistage. On peut les faire rapidement sur le terrain et avoir une très bonne idée de l'affaiblissement des facultés. Nous espérons que cette preuve sera suffisante et ne sera pas contestée.

**Senator Gold:** This is really fascinating. Thank you for being here. I just want to make sure I understand a few things, so a few points of clarification, then a question.

As I understand it, in Bill C-46 the per se tests are not assuming impairment. I mean it's a separate category of offences. Since the 1920s, it has been an offence to drive impaired by drugs. We test it and prove it in certain ways. This is an additional category of offence, so I think that's important to keep in mind.

And the other point is that, regrettably, cannabis use in driving is a current and devastating problem in Canada and elsewhere. The statistics are hard to come by for reasons we discussed in the committee, but it's a real problem on our roads and has been for a while. It's not going to get better. It might get worse with legalization — we hope not, with education — but it's a real problem today.

I want to understand the science a little bit better. You mentioned, and we've heard before, that when you smoke cannabis — and maybe the times are different if you ingest it differently — it's in the blood quickly but moves through the fatty tissue quickly and then drops off dramatically.

When you talked earlier about the 2 or the 5 nanograms being too low for real impairment, as you understand it, that is in the moment. But what about two hours after the fact? From a scientific point of view, if two hours after a driving incident, one is found with 5 nanograms in their blood, what does that tell you about potential recency of consumption? What does it tell you about what it might have been like two hours before?

**Mr. Wood:** The problem is that it tells you almost nothing because there is huge person-to-person variability. It depends on how you took it. If you smoke it, you'll go up to 100 nanograms within five minutes, and then you'll be back down below 10 nanograms 30 or 40 minutes later.

**Senator Gold:** But if you're at 5 nanograms two hours later, what might that tell you?

**Mr. Wood:** If you ingested it, your peak can be up to four or five hours later. If I test you and it has been two hours, and it's at 5, it could be because it's actually gone up, because you're still absorbing it from your GI tract. That's versus someone who smoked it, where it's definitely purely on the way down. It's very different.

**Le sénateur Gold :** C'est fascinant. Nous vous remercions de votre présence. Je veux simplement être certain de bien comprendre, alors j'aimerais préciser quelques points, puis j'aurai une question.

Selon ce que je comprends, dans le projet de loi C-46, les tests « *per se* » n'insinuent pas des facultés affaiblies. C'est une catégorie d'infraction distincte. Depuis les années 1920, la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue est une infraction. Nous effectuons un test et nous établissons la preuve de certaines façons. C'est une catégorie d'infraction supplémentaire; je crois qu'il ne faut pas l'oublier.

De plus, malheureusement, la conduite avec les facultés affaiblies par le cannabis est un problème actuel et dévastateur au Canada et ailleurs dans le monde. Les statistiques sont difficiles à trouver pour les raisons que nous avons évoquées en comité, mais c'est un problème bien réel sur nos routes, depuis un bon moment. La situation ne s'améliorera pas. Elle risque de s'empirer avec la légalisation — nous espérons que non et nous misons sur l'éducation pour cela —, mais c'est un problème réel aujourd'hui.

J'aimerais mieux comprendre la science. Vous avez dit — et nous l'avons entendu avant — que lorsqu'on fumait le cannabis, il se retrouvait rapidement dans le sang — c'est peut-être différent si on l'ingère autrement —, mais qu'il se déplaçait aussi rapidement dans les tissus adipeux et que sa concentration diminuait grandement par la suite.

Lorsque vous avez dit que la présence de 2 ou 5 nanogrammes était trop faible pour affaiblir les capacités, c'est sur le coup. Mais qu'en est-il deux heures après les faits? D'un point de vue scientifique, si une personne présente une concentration de 5 nanogrammes deux heures après un incident de conduite, qu'est-ce que cela vous dit au sujet de la récence de la consommation? Qu'est-ce que cela vous dit sur ce qu'était la concentration deux heures auparavant?

**M. Wood :** Le problème, c'est que cela ne nous dit presque rien parce que les différences entre les personnes sont énormes. Cela dépend de la façon dont les personnes ont consommé le cannabis. Si vous le fumez, vous aurez jusqu'à 100 nanogrammes dans les cinq premières minutes, puis ce taux descendra à moins de 10 nanogrammes 30 ou 40 minutes plus tard.

**Le sénateur Gold :** Mais si vous avez une concentration de 5 nanogrammes deux heures plus tard, qu'est-ce que cela signifie?

**M. Wood :** Si vous avez ingéré le cannabis, vous atteindrez peut-être votre « sommet » dans les quatre ou cinq heures qui suivent. Si j'effectue un test, que vous avez ingéré du cannabis il y a deux heures et que le résultat est de 5 nanogrammes, le taux a peut-être augmenté, parce que vous absorbez toujours le cannabis par l'entremise de votre tube digestif. Si une personne a

With alcohol, one of the beauties is that it's very easy to calculate. It is very reliable; it's not perfect, but it's reliable. For THC, it's almost impossible to determine exactly when it was consumed and how much was consumed. It's very difficult because it varies so much between people, between modes of administration, et cetera.

People are also looking at the metabolites. The longer it has been in your system, the higher the metabolites. If I just smoked, what will mostly be in my system is THC. An hour after smoking, the other metabolites start coming up. People are trying to look at maybe the ratio of the act of the parents, the metabolites, will give better results. It's an area of active research, but it is a problem that has not been solved.

**Senator Gold:** May I follow up with a question?

**The Chair:** Very quickly.

**Senator Gold:** Moving from blood to a saliva test being piloted here, but which I gather is used in industry, we heard testimony to the effect that certain threshold levels in saliva do tell us something about recency of consumption — that there is a window within which one can safely say that if you hit, say, 15 nanograms or whatever the right number is, in saliva, that tells one that there has been ingestion within a window of time in the relatively recent past. Can you comment on that? Is that accurate from a scientific point of view?

**Mr. Wood:** If it's sufficiently high enough, then you can probably come to that conclusion. Down in the 5 nanogram range, no. That's like —

**Senator Gold:** But at 25, for example?

**Mr. Wood:** It would be very difficult to have 25 and not have consumed recently, unless you ate it. Like I said, when you eat it, the absorption is really slow, so you could actually be on your way up. They pull you over, you're not impaired, they test you an hour later and you have it at 25. Then you're actually impaired. It could keep going up after four hours.

Around the 20 to 25 nanogram range is a very good indication that it was recent. Is it definitive? No.

**Senator Gold:** Thank you.

fumé du cannabis, alors le taux baissera au fil du temps. C'est très différent.

Ce qui est bien avec l'alcool, c'est que le taux d'alcoolémie est très facile à calculer. Le test est très fiable. Il n'est pas parfait, mais il est fiable. Pour le THC, il est presque impossible de déterminer de manière exacte le moment où la personne a consommé et la quantité qu'elle a consommée. C'est très difficile parce que cela varie selon la personne, la voie d'administration, et cetera.

On examine aussi les métabolites. Plus la drogue est dans votre système longtemps, plus il y aura de métabolites. Si je viens juste de fumer du cannabis, il y aura principalement du THC dans mon système. Une heure plus tard, d'autres métabolites commenceront à faire leur apparition. On croit que les métabolites pourraient nous donner une meilleure idée à cet égard. C'est une piste de recherche active, mais nous n'avons toujours pas réglé le problème.

**Le sénateur Gold :** Puis-je poser une question complémentaire?

**Le président :** Soyez très bref.

**Le sénateur Gold :** Passons des tests sanguins aux tests salivaires qui font l'objet de projets pilotes, mais qui sont utilisés dans l'industrie, d'après ce que je comprends. Selon les témoignages que nous avons entendus, l'atteinte de certains seuils dans la salive démontrerait que le produit a été consommé récemment, c'est-à-dire qu'il serait possible de dire avec une assez grande précision que l'atteinte d'un seuil, disons 15 nanogrammes, peu importe, démontre une consommation assez récente d'un produit. Pouvez-vous faire des commentaires à ce sujet? Est-ce précis, du point de vue scientifique?

**M. Wood :** Vous pouvez probablement arriver à cette conclusion si c'est assez élevé, mais pas pour un seuil aussi faible que 5 nanogrammes. C'est comme...

**Le sénateur Gold :** Mais à 25, par exemple?

**M. Wood :** Il serait très difficile d'être à 25 et de ne pas avoir consommé récemment, à moins de l'avoir ingéré. Comme je l'ai indiqué, l'absorption est très lente lorsque le produit est mangé; donc, dans ce cas, le taux pourrait être à la hausse. On vous intercepte, vous n'avez pas les facultés affaiblies, mais lorsqu'on fait passer un test une heure plus tard, vous êtes rendu à 25. À ce moment-là, vous auriez les facultés affaiblies. Le taux continuerait d'augmenter quatre heures plus tard.

Un résultat de 20 à 25 nanogrammes donne une très bonne indication que la consommation est récente. Est-ce une certitude? Non.

**Le sénateur Gold :** Merci.

**Senator Batters:** I keep wondering at this committee on these bills if I am ever going to have a day when I'm not completely surprised by something I hear from the witnesses. I have just heard something else: the fact that with edibles, the impairment rate would rise over time — lots of problems here.

I can't remember which of you did, but one of you responded to Senator Boisvenu — it was Mr. Kay, I believe — that the limit of 2 to 5 nanograms per millilitre of blood will be difficult to prosecute in court. I was wondering if you could tell us more about that and the science behind that particular circumstance.

**Mr. Kay:** It's to the extent that the defence would challenge the meaning of the presence of 2 to 5 nanograms, saying that specifically by itself does not indicate impairment. In fact, they could say, "My client smoked cannabis a month ago." There is data from the National Institute on Drug Abuse in the U.S. where they studied chronic users, and they kept them there for a month. They were still finding pretty high levels of THC when they were testing these folks.

That could be a challenge. I think the only way to survive that challenge is to have great findings from the DRE — well documented — and the observations of the law enforcement officer who did the arrest about what they observed in the person's driving. Without that, I think you would have a hard time.

Again, looking at the experience of the courts, the prior question is really important. I can think of a document that I would be happy to share with the committee that was across the United States looking at how they set these limits and perhaps some of the courts' experiences. I'd be happy to share that with the committee as well.

**Senator Batters:** That would be very helpful.

**The Chair:** You could send that document to the clerk of the committee, Mr. Kay. Thank you.

**Senator Batters:** I would appreciate that. Thank you very much for coming. It's been very helpful.

**Senator Pratte:** To follow up on Senator Gold's question, my understanding of how it will work is that when a driver is stopped, he or she will first have to pass a saliva test at the roadside with a screening device. The threshold of this screening device will be 25 nanograms. Of course, that won't be used in court at all, but it will be used as a threshold for a further blood test if the driver doesn't pass that first screening test.

**La sénatrice Batters :** Chaque fois que je siège au comité pour étudier divers projets de loi, je finis par me demander s'il y aura une journée où je ne serai pas totalement surprise des propos des témoins. Je viens juste d'entendre quelque chose de nouveau, soit qu'avec les produits comestibles, le degré d'affaiblissement des facultés augmente au fil du temps, ce qui soulève beaucoup de problèmes.

Je ne sais pas qui exactement — je crois que c'était M. Kay —, mais en réponse à une question du sénateur Boisvenu, l'un d'entre vous a indiqué qu'il serait difficile d'intenter une poursuite en cour avec une limite de 2 à 5 nanogrammes par millilitre de sang. Je me demande si vous pourriez nous en dire plus à ce sujet et nous parler des aspects scientifiques d'une telle situation.

**M. Kay :** Je disais cela dans la mesure où la défense pourrait contester la portée d'une présence de 2 à 5 nanogrammes, en faisant valoir que cela ne démontre pas en soi un affaiblissement des facultés. En fait, la défense pourrait dire que son client a fumé du cannabis il y a un mois. Le National Institute on Drug Abuse des États-Unis a recueilli des données lors d'une étude avec des utilisateurs chroniques. Lors des tests, après un mois sur place, ces gens présentaient des taux de THC assez élevés.

Il pourrait y avoir des contestations. Pour les contrer, selon moi, il faut des preuves solides et bien documentées. Je parle des constatations des experts en reconnaissance de drogues et des observations du policier ayant procédé à l'arrestation sur le comportement de la personne au volant. Sans cela, je pense que ce serait très difficile.

Encore une fois, selon l'expérience des tribunaux, la question précédente revêt une grande importance. J'ai à l'esprit un document que je pourrais vous fournir; on y trouve des informations sur les critères d'établissement des limites aux États-Unis, et peut-être des exemples de causes entendues par les tribunaux. C'est avec plaisir que je fournirais le document au comité.

**La sénatrice Batters :** Ce serait très utile.

**Le président :** Monsieur Kay, vous pourriez envoyer ce document au greffier du comité. Merci.

**La sénatrice Batters :** Je vous en serais reconnaissante. Merci beaucoup d'être venu. Votre témoignage nous est très utile.

**Le sénateur Pratte :** Dans la même veine que la question du sénateur Gold, je crois comprendre que les conducteurs qui feront l'objet d'un contrôle routier devront d'abord passer un test salivaire à l'aide d'un appareil de dépistage, et que le seuil établi pour cet appareil sera de 25 nanogrammes. Évidemment, les résultats ne seront aucunement utilisés en cour, mais l'échec de ce premier test de dépistage sera utilisé comme critère pour l'administration d'un test sanguin.

You have just mentioned, Dr. Wood, that over 25 would indicate recent cannabis use. Would over 25 be a good indication of impairment?

**Mr. Wood:** Yes. I don't think I've seen any research that had someone at 25 who wasn't impaired.

**Senator Pratte:** I think it's the government's point of view that the combination of failing the first screening test — although not evidence at court — and then failing the test between 2 and 5 would be a good indication that the driver was impaired at the moment of driving.

**Mr. Wood:** Yes. If that 25 test is reliable, then it is an indication that it's most likely very recent. Then I guess the backup is the blood test later.

The problem is that correlating that 25 with the blood test is very difficult, but now you have two pieces of evidence, one showing that it looks like it was recent and the other more definitive test showing you the exact blood levels. Then, with the observations of the police officer, it is fairly robust evidence.

**Senator Pratte:** For a little science lesson here, you mentioned a couple of times in your presentation that there is research on a possible alternative ratio, which would be a ratio of THC to metabolites. Would you please explain to us laypeople what metabolites are?

**Mr. Wood:** When you ingest cannabis, the active ingredient most people think about is THC. Then your liver actively breaks the THC down into 11-hydroxy, which is still an active component, and then further breaks it down into things that can be eliminated in urine or eliminated through your bile. It's kind of the breakdown process of the drug THC, and your body gets rid of it through the metabolites.

**Senator Pratte:** How would that make it a more reliable ratio than a THC-blood ratio?

**Mr. Wood:** First, it will give you an idea of how recent it was, because obviously very recent is going to be almost all THC. As time goes on, you'll get more metabolites. Also, as I said, some of the metabolites are active. So if you just focus on THC and not on other — which actually will get higher THC levels eventually. If you just focus on this but the metabolites are higher and it's active, you still have — it gives a better totality of evidence.

Monsieur Wood, vous venez d'indiquer qu'un résultat supérieur à 25 indiquerait que la consommation du cannabis est récente. Un tel résultat serait-il un bon indicateur de facultés affaiblies?

**M. Wood :** Oui. Dans toutes les recherches que j'ai vues, je ne crois pas qu'il y ait eu un cas où une personne avec un taux de 25 n'avait pas les facultés affaiblies.

**Le sénateur Pratte :** Je crois savoir que le gouvernement estime que l'échec aux deux tests — soit l'échec au premier test de dépistage, même s'il n'est pas admissible en cour, et le dépassement du seuil de deux à cinq pour le test sanguin — serait une bonne indication que le conducteur conduisait avec les facultés affaiblies.

**M. Wood :** Oui. Si le test des 25 nanogrammes est fiable, cela indiquerait que la consommation est probablement très récente. Ce résultat pourrait être appuyé par le test sanguin administré subséquemment.

Le problème, c'est la difficulté d'établir la corrélation entre le résultat du test des 25 nanogrammes et le test sanguin. On se retrouve toutefois avec deux éléments de preuve : un élément qui laisse supposer que la consommation était récente, et l'autre, plus concluant, permettant d'établir le taux exact dans le sang. Combiné aux observations du policier, cela donne une preuve assez solide.

**Le sénateur Pratte :** Il nous faudrait un petit cours de sciences. Dans votre exposé, vous avez mentionné à quelques reprises les recherches faites sur un autre ratio, soit le ratio entre le THC et les métabolites. Pourriez-vous expliquer aux profanes que nous sommes ce que sont les métabolites?

**M. Wood :** L'ingrédient actif auquel la plupart des gens pensent lorsqu'il est question d'ingestion de cannabis est le THC. Votre foie transforme activement le THC en 11-hydroxy, un élément lui aussi actif, avant de le transformer davantage en substances qui peuvent être éliminées par l'urine ou la bile. Il s'agit en quelque sorte du processus de dégradation du THC de la drogue, que votre corps élimine par l'intermédiaire des métabolites.

**Le sénateur Pratte :** En quoi ce ratio serait-il plus fiable que le taux sanguin de THC?

**M. Wood :** Premièrement, cela vous donnera une indication du moment de la consommation. Si la consommation est très récente, on détectera surtout du THC, car le taux de métabolites augmente au fil du temps. En outre, comme je l'ai indiqué, certains métabolites sont actifs. Donc, si vous vous concentrez uniquement sur le THC, et non sur d'autres... On obtiendra éventuellement des taux de THC plus élevés. Si on se concentre uniquement sur cet aspect, mais que les métabolites sont plus présents et sont actifs, cela donne toujours... Cela donne un ensemble de preuves plus complet.

**Senator Pratte:** Thank you very much.

**The Chair:** Senator Batters, you had a supplementary question on that very point, but quickly, of course.

**Senator Batters:** Yes, it's very quick. Just with respect to the initial roadside screening, what we have been talking about here is an oral fluid screening. That will only detect presence and not any sort of level of impairment, correct? The oral fluid?

**Mr. Wood:** From what I have seen put out on the drug swipe as one of the things being tested, it will have a cut-off level that it will detect presence within the saliva. I have seen that the correlation of saliva to blood is not bad, but they definitely need to work on that. Does that mean definitely impairment? No.

**Senator Batters:** Thank you.

**Senator Jaffer:** Thank you very much to both of you for coming here. I have to admit to you that I was really looking forward to hearing from you both, and you haven't disappointed me, except I think I'm more confused now.

I have been a criminal lawyer in the past. I have represented people who have been said to have been impaired. If I were still a lawyer, I would have a field day with this. You know this, but I'm just saying this to myself now. There is no certainty here, right?

I'm asking you a question but also thinking aloud. We are going to try to say somebody was impaired where at least with the roadside testing, the alcohol testing, there is a semblance of scientific — even those, as you know, have tremendous problems. At least there is a semblance of some kind of surety, right? You know all the issues around alcohol. In B.C. alcohol testing is not even taken seriously anymore.

We will have this bill, but what task are we putting on the police services? How are they going to put forward when a person is impaired?

**Mr. Kay:** I think you are putting such a burden, so much reliance upon your DREs. You have some of the best of those in B.C. I have worked with one of your DREs there.

**Le sénateur Pratte :** Merci beaucoup.

**Le président :** Sénatrice Batters, vous aviez une question complémentaire sur ce point précis. Je vous demanderais évidemment d'être brève.

**La sénatrice Batters :** Oui, absolument. Concernant le contrôle routier initial, nous parlons évidemment de détection à l'aide d'un échantillon de liquide buccal. Ce genre de test ne détecte que la présence d'une substance et ne permet absolument pas d'établir le niveau d'affaiblissement des facultés, n'est-ce pas?

**M. Wood :** D'après ce que j'ai vu pour les tests de dépistage de drogues qui font l'objet d'essais, on fixe un seuil de dépistage pour détecter la présence dans la salive. J'ai constaté que la corrélation entre le taux salivaire et le taux sanguin n'est pas mauvaise, même s'il reste évidemment du travail à faire à cet égard. Cela constitue-t-il une preuve incontestable de facultés affaiblies? Non.

**La sénatrice Batters :** Merci.

**La sénatrice Jaffer :** Je vous remercie tous les deux d'être venus au comité. Je vous avoue que j'avais vraiment hâte d'entendre vos témoignages; je n'ai pas été déçue. Cela dit, je pense que je suis plus confuse qu'avant.

J'ai été avocate criminaliste dans le passé. J'ai représenté des gens qui étaient accusés d'avoir conduit avec les facultés affaiblies. Si j'exerçais toujours la profession d'avocate, je m'amuserais follement dans ce cas-ci. Vous le savez, mais je viens tout juste d'en prendre conscience. Il n'y a aucune certitude à cet égard, n'est-ce pas?

Je pose une question, mais je me trouve en même temps à réfléchir à voix haute. L'idée sera de faire valoir qu'une personne avait les facultés affaiblies. Nous savons qu'on semble à tout le moins s'appuyer sur des données scientifiques pour les tests de dépistage d'alcool lors des contrôles routiers, mais que cela soulève tout de même des problèmes considérables, comme vous le savez. Il y a au moins un semblant de certitude, n'est-ce pas? Vous êtes au courant des enjeux liés à l'alcool. En Colombie-Britannique, on n'accorde plus autant de crédibilité aux tests de dépistage d'alcool.

Nous aurons ce projet de loi, mais la question est de savoir quelle est l'ampleur de la tâche que nous vous imposerons aux services policiers. Quelles procédures devront-ils suivre lorsqu'une personne aura les facultés affaiblies?

**M. Kay :** Je pense que vous comptez énormément sur les experts en reconnaissance de drogues et que vous leur imposez un fardeau considérable. Les experts que vous avez en Colombie-Britannique sont parmi les meilleurs, et j'ai eu l'occasion de travailler avec l'un d'entre eux.

I think you're going to need tremendous numbers. I think their testimony — you were once a defence attorney. You would know that they are considered credible, and they have data to back themselves up. I think in the absence of other things we have been talking about, you will be highly dependent upon your DREs at this time point.

Je pense que vous aurez besoin d'un effectif considérable. À mon avis, leurs témoignages... Vous avez été avocate de la défense. Vous savez donc qu'ils sont considérés comme crédibles et qu'ils s'appuient sur des données. Je pense que sans tous les autres aspects dont nous avons parlé, il faudra d'abord se fier énormément aux experts en reconnaissance de drogues.

**Senator Jaffer:** My follow-up question is about uniformity. Yesterday we heard from the Toronto Transit Commission, and their cut-off level for workplace testing, if I understood them, was 10 nanograms. This departs from other companies where it's lower. Then this bill talks about 2 nanograms and 5 milligrams per millilitre of blood set by regulation.

**La sénatrice Jaffer :** Ma question complémentaire porte sur l'uniformité. Hier, nous avons accueilli les représentants de la Toronto Transit Commission. Si j'ai bien compris, la TTC a adopté le seuil de 10 nanogrammes pour les tests en milieu de travail, ce qui la distingue d'autres sociétés qui ont un seuil plus bas. Ensuite, dans ce projet de loi, on parle de fixer par règlement un seuil d'environ 2 nanogrammes à 5 milligrammes par millilitre de sang.

There is no uniformity as to what is impairment. That's another challenge, right? I'm sure lawyers will bring it up in courts. What I'm trying to say is I think we know it's 0.08 for alcohol. We can take that. Am I correct?

Un autre problème est l'absence d'uniformité quant à la définition des facultés affaiblies, n'est-ce pas? Je suis certaine que les avocats soulèveront la question devant les tribunaux. Ce que j'essaie de dire, c'est que pour l'alcool, nous savons que le taux est de 0,08. C'est une base de référence. Est-ce exact?

**Mr. Kay:** For alcohol, 0.08 —

**M. Kay :** Pour l'alcool, 0,08...

**Senator Jaffer:** — is a given. When I look at this and study it, I don't have a so-called given. Maybe I'm wrong and not reading it correctly. Maybe the two of you can correct me.

**La sénatrice Jaffer :** C'est un fait établi. Par contre, lorsque je pense à la question dont nous sommes saisis, je n'ai pas cette certitude. Je me trompe peut-être; j'ai peut-être mal lu. Vous pourriez peut-être tous les deux corriger le tir.

**Mr. Kay:** I can speak about alcohol because I've been very involved in that. Richard Compton, head of NHTSA, did a lot of the key research on establishing what our levels are. We came down in the U.S. from 0.10 or even higher to 0.08 now. I think NHTSA would love to see it go to 0.05 because legitimately, based on very strong evidence, you could show that's where you start increasing crash risk, at that 0.05 mark. Some countries in Europe have gone to 0.05. I understand there is some sympathy for that point in Canada as well, thinking about 0.05, but that is based on solid evidence of where crash risk occurs.

**M. Kay :** Je peux répondre pour l'aspect lié à l'alcool, car j'ai participé activement à des recherches à ce sujet. M. Richard Compton, directeur de la NHTSA, a mené d'importantes recherches pour l'établissement des taux. Aux États-Unis, les taux sont passés de 0,10, voire plus, au taux actuel de 0,08. Je pense que la NHTSA souhaiterait l'abaisser à 0,05, ce qui serait légitime, car les données démontrent que le risque de collision commence à augmenter à partir du taux de 0,05. Certains pays d'Europe ont d'ailleurs adopté le taux de 0,05 et je crois savoir que l'idée gagne en popularité au Canada. Il convient de souligner que cela s'appuie sur des données probantes sur les risques de collision.

Now, on an individual basis, there are people who could perform just fine at 0.05, but we take it based upon the idea that we can't test every individual out there, but this is a level at which we can say crash risk is increased.

Or, sur le plan individuel, certaines personnes n'ont aucun problème à 0,05, mais on part du principe qu'on ne peut tester tout le monde. Cela dit, on peut affirmer qu'à 0,05, les risques de collision sont accrus.

When I'm studying drugs for the Food and Drug Administration, some of the studies we have actually done with Altascience, studying various sleep medications and antidepressants, what the FDA wants to know from us is what percentage of people are actually performing worse than 0.05? It might be that 80 per cent were below, but what they really want to know what is the frequency with which people are over 0.05? That will be the basis for them with respect to the safety of this drug and with informing potential users of the medication and also prescribers about how long they should notify their patients

Lorsque j'étudie des médicaments pour le compte de la Food and Drug Administration, certaines études que nous menons avec Altascience sur des somnifères et des antidépresseurs sont essentiellement hors du cadre scientifique proprement dit. La FDA voulait savoir quel pourcentage des gens éprouvait plus de problèmes que les gens avec un taux d'alcoolémie de 0,05. Il est possible que 80 p. 100 aient eu moins de problèmes, mais ce qui intéressait réellement la FDA, c'était de savoir à quelle fréquence les gens se retrouvaient dans la même catégorie que les gens au-dessus de 0,05. Ces données servent à établir

to wait or whether they should or should not drive when taking this drug. Very important information.

l'innocuité d'un médicament, de façon à informer les utilisateurs potentiels et les médecins prescripteurs des recommandations relatives à l'utilisation du médicament, notamment la période d'attente requise avant qu'un patient puisse conduire ou l'interdiction de conduire. Ce sont des renseignements très importants.

**Senator Jaffer:** Then the added challenge is if somebody has taken other prescription drugs. Where is the impairment? That's an added challenge to assess this, isn't it? Am I correct?

**La sénatrice Jaffer :** À cela s'ajoute la complexité accrue pour ceux qui ont pris des médicaments sur ordonnance. Comment détermine-t-on qu'il y a facultés affaiblies? Cela complique les choses, n'est-ce pas? Ai-je raison?

**Mr. Kay:** You're absolutely correct. Just briefly, what your Canadian public needs to know about the substance is what is the crash likelihood? Am I really at risk if I do this of having a crash? They need to know. What are the legal consequences if I do this? They need to know if they will feel impaired, because with a lot of the drugs I study, people don't feel impaired; they think they are perfectly fine to drive. One of the last questions we ask before they get in the simulator is, "Do you feel safe to drive right now?" And often they will say, "Oh, yeah, I'm fine," and they will crash seven minutes later. So that's a big issue.

**M. Kay :** Vous avez tout à fait raison. Brièvement, ce que le public canadien doit savoir, par rapport à la substance, c'est la probabilité d'avoir une collision. Si je consomme, mon risque d'avoir un accident est-il vraiment plus élevé? Les gens doivent le savoir. Quelles sont les conséquences juridiques associées à cela? Les gens doivent savoir s'ils auront l'impression d'avoir les facultés affaiblies. Dans beaucoup d'études que j'ai faites sur les drogues, les gens n'ont pas l'impression d'avoir les facultés affaiblies et ils se sentent parfaitement en état de conduire. Avant que les gens ne montent à bord du simulateur, une de nos dernières questions est la suivante : « Vous sentez-vous apte à conduire en ce moment? » La plupart du temps, ils disent qu'ils se sentent parfaitement bien, puis, sept minutes plus tard, ils ont un accident. Donc, c'est un enjeu important.

They also need to know how long after I use the drug before I can resume driving and I'm safe to drive. The next question is exactly what you said, Senator Jaffer, which is this question about what if I have taken other drugs? What will the impact be? What impact would other factors have? These are important, like my experience of taking the drug, my experience in driving. If I'm a new driver, there may be different effects. What about my age? There are differences with some drugs with respect to age, people's weight and gender. Males and females metabolize drugs sometimes differently. Lastly, if I have other health problems, might that impact how cannabis is going to affect me?

Les gens doivent aussi savoir combien de temps ils doivent attendre après avoir consommé la drogue avant de pouvoir être en état de conduire. L'autre question est précisément liée à celle que vous avez soulevée, sénatrice Jaffer : qu'en est-il si j'ai pris d'autres médicaments? Quel effet cela aurait-il? Quelle serait l'incidence des autres facteurs? Ce sont des questions importantes, comme le sont l'expérience de la consommation de drogues et l'expérience de la conduite automobile. Si je suis un nouveau conducteur, cela pourrait avoir des effets différents. L'âge a-t-il une incidence? Certaines drogues ont des effets différents selon l'âge, le poids et le sexe d'une personne. La métabolisation des drogues chez les hommes et les femmes peut varier. Enfin, si j'ai d'autres problèmes de santé, cela pourrait-il avoir une incidence sur les effets que le cannabis pourrait avoir sur moi?

This is what the Canadian public needs to know before they get in a car and drive after using the substance.

Voilà ce que les Canadiens doivent savoir avant de monter à bord d'une voiture et de conduire après avoir utilisé cette substance.

**Senator Jaffer:** Can you tell them?

**La sénatrice Jaffer :** Pouvez-vous le leur dire?

**Mr. Kay:** No.

**M. Kay :** Non.

**Senator Jaffer:** Thank you.

**La sénatrice Jaffer :** Merci.

**Senator Pate:** Thank you both for coming. My head is swimming a bit. I had a whole bunch of questions, but in the end, if you were in our seats, what recommendations would you be giving to the government with respect to this legislation?

**La sénatrice Pate :** Je vous remercie tous les deux d'être venus. J'ai la tête pleine, pour ainsi dire. J'avais une multitude de questions, mais, en fin de compte, si vous étiez assis à notre

place, quelles seraient vos recommandations au gouvernement concernant cette mesure législative?

**Mr. Wood:** We have heard from many different people that definitely more research needs to be done and evidence collected. Does that help with this particular legislation? It will eventually, once we have had time to collect the data. As of now, to say we can set a per se limit I think is very difficult. Like I say, it would be very easy to challenge it.

Once there are more data and more DREs and maybe roadside cognitive testing, it will become much easier to enforce it, but it will be difficult right now.

**Senator Pate:** That would be the same whether we start today or we start in six months or a year, correct?

**Mr. Wood:** There have been no large studies. The study we keep referring to was only 18 people who were, I believe, all chronic users. There have been no big studies to really look at this and to really understand.

We do have a routine. When new drugs are coming to the market that may affect it, we test and do these studies to make sure we can understand a lot of what Dr. Kay was talking about, such as how long before you drive? We do that for drugs, for pharmaceuticals. We can do that for here as well, but it will take time.

Are we going to end up that it's very easy, as easy as alcohol? It's probably going to be a tiered approach where there are different things that add to the evidence, but it is possible to definitely get more data to really help in that decision.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Let me pick up where Senator Pate left off. This kind of information strikes a chord with us because we are dealing with a bill which could go off the rails, legally speaking, and create victims. At the end of the day, our responsibility is to make sure that there are no further victims. Based on what you said in your statement, you can't compare a blood THC limits and blood alcohol limits, because there is too much volatility in the factors which have to be taken into account.

**M. Wood :** Ce que nous avons entendu de multiples intervenants, c'est qu'il faut manifestement faire plus de recherches et collecter plus de données. Cela sera-t-il utile pour cette mesure législative? Je dirais que oui, éventuellement, lorsque nous aurons le temps de collecter des données. Pour le moment, je pense qu'il est très difficile de dire qu'on peut établir une limite en soi. Comme je l'ai indiqué, je pense qu'elle serait très facile à contester.

Son application sera beaucoup plus facile lorsque nous aurons plus de données, plus d'experts en reconnaissance de drogues et que nous aurons peut-être recours à des tests des fonctions cognitives en bordure de route, mais, pour le moment, ce sera difficile.

**La sénatrice Pate :** Cela ne changerait pas, que nous commencions aujourd'hui, dans six mois ou dans un an, n'est-ce pas?

**M. Wood :** Il n'y a pas eu d'études d'envergure. L'étude à laquelle nous continuons de faire référence ne portait que sur 18 participants qui étaient, il me semble, tous des consommateurs chroniques. Aucune grande étude n'a été réalisée pour vraiment examiner la question afin de bien comprendre ce qu'il en est.

Nous suivons une routine. Quand arrivent sur le marché de nouvelles substances qui peuvent avoir une incidence à cet égard, nous procédons à des tests et à des études pour comprendre en bonne partie des facteurs évoqués par M. Kay, comme le délai à respecter avant de prendre le volant. Nous procédons ainsi pour les drogues et les produits pharmaceutiques. Nous pouvons le faire pour le cannabis également, mais cela peut prendre du temps.

En arrivera-t-on à un point où ce sera très facile, aussi aisé que pour l'alcool? Il faudra probablement adopter une approche modulée dans le cadre de laquelle divers éléments s'ajouteront aux preuves, mais il est certainement possible de réunir plus de données afin d'étayer solidement cette décision.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Je reprends les propos de la sénatrice Pate. Ce sont des renseignements qui nous interpellent parce que nous sommes devant une légalisation qui risque de déraper sur le plan légal et de faire des victimes. En fin de compte, notre responsabilité est d'éviter qu'il y ait des victimes. D'après ce que vous avez dit dans votre exposé, il n'y a pas d'équivalence entre les limites de THC et d'alcool dans le sang. Nous faisons face à des facteurs qui sont trop ambivalents.

This bill was designed for pot smokers and not for those who ingest cannabis, correct?

Ce projet de loi a été conçu pour les gens qui fument du cannabis et non pour les gens qui en consomment dans les aliments. N'est-ce pas?

We have to adopt the safest approach, Mr. Kay. Regardless of the type of vehicle you drive, there should be zero tolerance as long as there is no scientific evidence to allow us to monitor and control those who smoke up or ingest cannabis. Shouldn't that be the case?

Il faut adopter l'approche la plus sécuritaire, monsieur Kay. Quel que soit le véhicule que vous conduisez, il devrait y avoir une tolérance zéro tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas de preuves scientifiques pour exercer un contrôle sur les gens qui fument du cannabis ou qui en consomment dans les aliments. N'est-ce pas?

[*English*]

[*Traduction*]

**Mr. Kay:** Sadly, I think most of what you said I agree with. We are really ahead of the science.

**M. Kay :** Malheureusement, je pense être d'accord avec la plus grande partie de vos propos. Nous sommes vraiment en avance sur la science.

Senator Pate, I would say that we do have a lot research that has been done. It didn't happen overnight. We understood alcohol and the messaging for alcohol for people took years to develop. We are not there with all other drugs. The National Transportation Safety Board actually came forward and made recommendations, as we heard from your equivalent of NTSB here today, about the different modes. People need to be informed about other drugs. They need to know which drugs are safe, which are impairing. This is critical.

Sachez, sénatrice Pate, qu'un grand nombre de recherches ont été réalisées. Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain. Nous avons compris ce qu'il en est de l'alcool, mais il a fallu des années pour peaufiner le message que nous envoyons à la population. Nous n'en sommes pas là pour les autres substances. Le National Transportation Safety Board a formulé des recommandations sur les divers modes, comme l'a indiqué l'organisme équivalent qui témoigne ici aujourd'hui. Il faut informer les gens à propos des autres substances, car ils doivent savoir lesquelles sont sécuritaires et lesquelles affaiblissent les facultés. C'est essentiel.

Bill C-46 doesn't just deal with cannabis. It deals with drug-impaired driving. For drug-impaired driving, we are talking about even over-the-counter things which impair people. We need to put proper labelling.

Le projet de loi C-46 ne porte pas que sur le cannabis; il traite également de la conduite avec les facultés affaiblies. Sur le plan de la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues, nous parlons même des médicaments en vente libre qui influent sur les capacités des gens. Il faut étiqueter adéquatement les produits.

When we had the NTSB meetings, which are also available from 2001, those recommendations basically said we need to give better labelling on products, whether over-the-counter or prescription products or, in this case, a recreational product. When you go into a High Times cannabis store in Toronto in a few months and buy your cannabis cigarette, do you know what you are getting? Do you know what the concentration is? Do you know when it is safe to resume driving? If you are a responsible citizen of Canada, will you know when it is safe to get back in your car and drive? I would say we don't know.

Lorsque le NTSB a tenu des réunions, dont le compte rendu est publié depuis 2001, il a essentiellement recommandé de mieux étiqueter les produits, qu'il s'agisse de médicaments en vente libre, de médicaments sous ordonnance ou, dans le cas présent, de produits récréatifs. Quand vous pénétrerez dans un magasin de cannabis High Times à Toronto dans quelques mois pour y acheter des cigarettes de cannabis, saurez-vous quel produit vous obtiendrez? En connaîtrez-vous la concentration? Saurez-vous à partir de quand il est sécuritaire de conduire? Si vous êtes un citoyen canadien responsable, saurez-vous quand vous pouvez reprendre le volant en toute sécurité? Je dirais que nous l'ignorons.

**Senator Gold:** Without repeating, which I'm about to do, the point is that the per se offences are not surrogates for impairment; they are additional offences for impairment to send a strong message to Canadians that you are at risk if you smoke and drive.

**Le sénateur Gold :** Sans vouloir tomber dans la répétition — ce que je m'apprête à faire —, le fait est que les délits en soi ne se substituent pas à l'infraction de conduite avec les facultés affaiblies; ils s'y ajoutent pour envoyer un message puissant afin de faire comprendre aux Canadiens qu'ils courent un risque s'ils fument et conduisent.

From a public policy point of view, our concern, of course, as Senator Boisvenu said, is not to create victims but is the public health and safety of Canadians, especially those who are driving or who find themselves in an environment where somebody is driving having consumed cannabis.

People have been consuming cannabis and driving and wrongly believing they have been driving just fine for decades in this country. It is really a social problem. From a policy point of view, what is the best response? It is our responsibility as legislators to deal with this current problem.

You mentioned research. I couldn't agree more. I'm a former academic. Bravo. Education regarding risks, absolutely. The science isn't fully there yet, but we know from our Drugs and Driving Committee that cannabis use impairs cognitive ability relative to driving. Would it not be a responsible legislative response, at this point in time, faced with the carnage on our roads, to send a strong signal to Canadians, with per se tests and all of that, that it's not safe to smoke or consume and drive? There will be challenges but, from a public policy point of view, I would like your opinion on that summary of how I see things.

**Mr. Kay:** Absolutely. Per se is basically prophylactic. People know that one of the risks is not just crashing. They may think, "I'm a great driver when I have smoked cannabis, but I don't want the legal liability of getting caught." If you set a low limit, a low 2 or 5 or even 1, then in fact you are saying to people, "I don't care how impaired you are. We don't want you driving and using cannabis, or you are going to have to wait a long time." That is unfair to frequent users because, as you've heard, their levels are going to be at that level when they have not acutely been using the drug.

I would say that is a really good label, I was thinking about earlier today, for this cannabis product in the store that you just bought to just say, "Use Uber." That would be fine. You don't want them to drive.

**Mr. Wood:** I agree. I think having a per se rule or cut-off does make sense. If the cut-off has good science backing, it is great for the public. You can get a personal Breathalyzer. If you can get a personal THC sampler, to see when you're below, that would be a great way to inform the public and would help.

Du point de vue de la politique publique, notre objectif ne consiste évidemment pas à faire plus de victimes, comme le sénateur Boisvenu l'a souligné, mais à protéger la santé et à assurer la sécurité des Canadiens, particulièrement de ceux qui conduisent ou qui sont en compagnie d'une personne qui conduit après avoir consommé du cannabis.

Depuis des décennies, des gens consomment du cannabis et prennent le volant avec l'illusion de conduire adéquatement. C'est vraiment un problème social. Quelle serait la meilleure réaction au chapitre de la politique publique? À titre de législateurs, nous avons la responsabilité de résoudre ce problème.

Vous avez parlé des recherches. Je suis on ne peut plus d'accord avec vous, car je suis une ancienne universitaire. Bravo. Il faut absolument informer la population au sujet des risques. Nous ne disposons pas encore de toutes les données, mais le Comité de la drogue au volant nous a fait savoir que le cannabis affaiblit des fonctions cognitives utilisées lors de la conduite automobile. Face à la possibilité d'un carnage sur nos routes, ne serait-il pas responsable, à titre de législateurs, d'envoyer maintenant un message fort aux Canadiens, grâce aux tests *per se* et à toutes ces mesures, pour leur indiquer qu'il n'est pas sécuritaire de fumer ou de consommer et de conduire? Cela n'ira pas sans peine, mais du point de vue de la politique publique, je voudrais connaître votre opinion sur ce résumé de la manière dont je vois les choses.

**M. Kay :** Volontiers. Les mesures *per se* sont essentiellement préventives. Les gens savent qu'ils ne s'exposent pas seulement au risque d'avoir un accident. Ils pensent peut-être être de bons conducteurs quand ils ont fumé du cannabis, mais ils ne veulent pas devoir assumer de responsabilité juridique s'ils se font prendre. Si vous fixez une limite basse de deux ou cinq, voire de un, vous indiquez aux gens que peu importe à quel point leurs facultés sont affaiblies, vous ne voulez pas qu'ils conduisent après avoir consommé du cannabis ou alors, ils devront attendre longtemps. C'est injuste à l'égard des consommateurs fréquents, car, comme vous l'avez entendu, leurs niveaux atteindront la limite alors qu'ils ne sont pas de gros consommateurs.

Je réfléchissais à la question plus tôt aujourd'hui et je me disais que ce serait une très bonne idée d'indiquer « Utilisez Uber » sur l'étiquette des produits du cannabis vendus en magasin. Ce serait une bonne mesure, car vous ne voulez pas que les consommateurs de cannabis conduisent.

**M. Wood :** Je partage son avis. Je pense qu'il est sensé d'imposer une limite ou une règle *per se*. Si cette limite repose sur des données scientifiques probantes, c'est excellent pour la population. Les gens peuvent se procurer leur propre alcotest. S'ils peuvent obtenir un échantillonneur de THC personnel pour voir quand leur taux est inférieur à la limite, ce serait un excellent moyen d'informer la population et ce serait utile.

**Mr. Kay:** Senator Boisvenu, I do think there is a legitimate basis for higher per se levels of 7 to 8 because that does relate to aspects of driving from driving studies that are worse than a 0.05, where you know there is a crash risk. If I had to go to court and defend that per se limit, I would say that's a defensible per se limit.

**Mr. Wood:** I agree.

**The Chair:** Thank you, gentlemen. It was very helpful. I'm sure you have given each and every senator food for thought at this point in time. Thank you for accepting our invitation and for contributing to our sitting this morning.

(The committee adjourned.)

**M. Kay :** Sénateur Boisvenu, je pense qu'il existe un fondement légitime à la limite *per se* de sept ou huit, car des études sur la conduite montrent que c'est pire que le taux de 0,05, à partir duquel on sait qu'il y a un risque d'accident. Si je devais défendre cette limite *per se* devant les tribunaux, j'affirmerais qu'elle est défendable.

**M. Wood :** Je partage cet avis.

**Le président :** Merci, messieurs. Vos explications nous ont été fort utiles. Je suis certain que vous avez donné matière à réflexion à chaque sénateur. Je vous remercie d'avoir accepté notre invitation et d'avoir participé à notre séance de ce matin.

(La séance est levée.)

WITNESSES

**Wednesday, May 2, 2018**

*Toronto Transit Commission:*

Brian Leck, Head of Legal and General Counsel;

Megan MacRae, Executive Director, Human Resources.

*Association du camionnage du Québec:*

Nathalie Léveillé, Coordinator, Legal Affairs and Compliance (by video conference).

*Railway Association of Canada:*

Gérald Gauthier, Acting President;

Simon-Pierre Paquette, Legal Counsel, Canadian National Railway.

*Federally Regulated Employers Transportation and Communications:*

Derrick Hynes, Executive Director.

*Canadian Ferry Association:*

Serge Buy, Chief Executive Officer.

**Thursday, May 3, 2018**

*Royal Canadian Mounted Police:*

Wade Oldford, Chief Superintendent and Director General, National Forensic Laboratory Services;

Gillian Sayer, Toxicology Scientific Officer.

*Transportation Safety Board of Canada:*

Kathleen Fox, Chair;

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer.

*Cognitive Research Corporation:*

Gary G. Kay, President, Associate Professor of Neurology, Georgetown University School of Medicine.

*Altasciences Clinical Research:*

Graham Wood, Chief Research and Development Officer.

TÉMOINS

**Le mercredi 2 mai 2018**

*Toronto Transit Commission :*

Brian Leck, chef des services juridiques et avocat général;

Megan MacRae, directrice générale, Ressources humaines.

*Association du camionnage du Québec :*

Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité et affaires juridiques (par vidéoconférence).

*Association des chemins de fer du Canada :*

Gérald Gauthier, président intérimaire;

Simon-Pierre Paquette, conseiller juridique, Chemins de fer nationaux du Canada.

*Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale :*

Derrick Hynes, directeur général.

*Association canadienne des traversiers :*

Serge Buy, chef de la direction.

**Le jeudi 3 mai 2018**

*Gendarmerie royale du Canada :*

Wade Oldford, surintendant principal et directeur général, Services nationaux de laboratoire judiciaire;

Gillian Sayer, agente scientifique en toxicologie.

*Bureau de la sécurité des transports du Canada :*

Kathleen Fox, présidente;

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations.

*Cognitive Research Corporation :*

Gary G. Kay, président, professeur agrégé de neurologie, École de médecine de l'Université Georgetown.

*Altasciences Clinical Research :*

Graham Wood, agent en chef de la recherche et du développement.

**Available on the Internet: http://sencanada.ca**

**Disponible sur internet : http://sencanada.ca**